



# *Der kleine Unterschied*

BMW ist – ein Auto mit  
Reihensechszylinder.  
Und wie paßt der neueste  
seiner Art, der 2,5 Liter  
des 323i, ins Dreier-Coupé?  
Dies ist ein Vergleich  
unter Brüdern. ►



<b>BMW 320i Coupé</b>	<b>51 000 DM</b>
<b>BMW 323i Coupé</b>	<b>54 500 DM</b>
<b>BMW 328i Coupé</b>	<b>57 600 DM</b>

Von Christian Deger (Text)  
und Frank Herzog (Fotos)

**E**s geht um den insgesamt zehnten Motor der Baureihe, den sechsten Sechszylinder neben vier Vierzylindern. Er treibt die Dreier-Modelle Nummer 22 und 23 an – und das nicht etwa mit 2,3 Litern, wie sein Name verheißt, sondern mit 2,5 Litern Hubraum. Genug der Zahlenspielerlei, denn nun hat der Mächtigen-Käufer die Qual der Wahl.

Bisher nämlich gab es für die eleganteste Art, Dreier-BMW zu fahren, zwei Alternativen mit ausreichend Unterscheidungsmerkmalen: hier das 320i Coupé mit seinem sprichwörtlichen Sechszylinder-Komfort in einer Hubraum- und Leistungskategorie, in der die Konkurrenz fast ausschließlich mit rauen Vierzylindern antritt. Und dort das 328i Coupé, das durch seine anerkannte Souveränität in Sachen Antrieb Maßstäbe setzt.

In die Lücke zwischen dem 150 PS starken Zweiliter und dem 2,8 Liter mit maximal 193 PS soll nun der 323i passen – und tut dies mit 170 PS aus 2,5 Liter Hubraum auch, zumindest nominell.

Da stellt sich sogleich die Charakterfrage: Ähneln er eher dem komfortbetonten „kleinen Bruder“, oder lehnt er sich ans hubraumstärkere Pendant an, was Fahrleistungen und die Art der Leistungsentfaltung betrifft? Findet er gar einen, den goldenen Mittelweg?

Ein Blick unter die drei Motorhauben gibt keinerlei Aufschluß; zwischen den brüderlichen Kontrahenten besteht rein äußerlich kein Unterschied, wirklich nicht. Noch nicht einmal ein Schriftzug gibt Auskunft darüber, welchen der drei nach traditioneller Art längs eingebauten Reihensechszylinder man vor sich hat.

Die Basis bildet in jedem Fall das Leichtmetall-Kurbelgehäuse – im Herbst 94 wurde so zuerst der 320i um knapp 31 Kilogramm erleichtert. Kurz darauf, im Januar 95, wurde der bisherige 325i zum 328i vergrößert – mit einer neuen Kurbelwelle (mehr Hub) und ebenfalls dem Alu-Gehäuse.

Und nun ist der Zweieinhalbliter wieder da: wie seine zwei Brüder mit Vanos, der variablen Nocken-



**Fahrer-orientiert, funktionell, hochwertig verarbeitet, kurz: Ein BMW-Cockpit**



**Die eleganteste Form, einen Dreier-BMW zu fahren, hat zwei Türen: mot empfiehlt das 323i Coupé**

wellen-Spreizung im Zylinderkopf, die die Einlaß-Steuerzeiten je nach Last- und Fahrzustand in zwei Stufen variieren kann. Im Vergleich zu seinem hubraumgleichen Vorgänger – noch mit Grauguß-Gehäuse und 193 PS im 325i bis Anfang 95 –

sank seine Motorleistung. Gleichzeitig wurde aber die Drehmomentkurve des Viertentlers insgesamt angehoben, ganz besonders im unteren Drehzahlbereich.

Wie wenig es den BMW-Ingenieuren auf maximale PS-Ausbeu-



**Erspart so manchen Rempler: Die Park Distance Control im hinteren Stoßfänger für 650 Mark**

**785 Mark, die sich lohnen: Erst die Sportsitze (mit variable Sitzfläche) machen Dreier-Fahren zum Vergnügen**

te ankam, zeigt exemplarisch der Vergleich der spezifischen Leistungen (siehe Kasten auf Seite 20): Hier liegt der 323i-Motor noch hinter dem 2,8 Liter; der kleinste im Bunde wirkt mit 75,3 PS je Liter Hubraum am besten durchtrainiert.



**Dreimal das gleiche Bild: Unter der Haube gleichen sich die Sechszylinder bis in die Details**



**mot ermittelt: Beim Test-323i zum Beispiel 16 Mehr-PS**



Doch auf dem unbestechlichen Bosch-Rollenprüfstand ergibt sich ein anderes Bild: Während die ermittelte Rangfolge in Sachen Motorleistung noch der Papierform entspricht, kommt der mittlere der drei Reihen-Sechser in Sachen

Drehmoment seinem großen Bruder bedrohlich nahe. Unser Testexemplar steht aber auch besonders gut im Futter – mit fast zehn Prozent Leistungsplus gegenüber der Werksangabe (328i: + 7,4 %; 320i: + 2,2 %).

Dem Zweifler merkt man die große Hubraumdifferenz so am deutlichsten an, unter Prüfbedingungen jedenfalls. Dabei wurde auch er im vergangenen Herbst auf mehr Durchzugskraft getrimmt, als sämtliche bewegten Teile – vor allem im Zylinderkopf – gründlich überarbeitet und dabei reibungsärmer gestaltet wurden. Doch der Erfolg dieser Maßnahmen nimmt sich angesichts der übermächtigen Konkurrenz in diesem Vergleich naturgemäß bescheiden aus.

Wenigstens wird ihm von Seiten der Hinterachsübersetzung kein weiterer Stein in den Weg gelegt: Die fällt so kurz aus, daß bei 200 km/h schon über 6000/min anliegen; bei 323i und 328i rotiert die Kurbelwelle da gerade 5100 mal pro Minute. Während schneller Autobahnetappen wird das hohe Drehzahl- und Geräuschniveau im 320i aber ganz schön nervig; auf

der Ebene dreht der Zweifler locker in den roten Bereich bis zur Abriegelgrenze.

An die beiden kleineren Motoren ist übrigens das (firmenintern) sogenannte B-Getriebe angeflanscht, während die bullige Kraft des 2,8 Liter-Aggregats via verstärktem C-Getriebe (für mehr als 250 Nm ausgelegt, mit nahezu gleichen Übersetzungsstufen) an die Kardanwelle gelangt. Bei den Hinterachsen samt Differential herrscht dagegen Bau- und Übersetzungsgleichheit zwischen 323i und 328i.

Die wahren Unterschiede tun sich dagegen bei den Beschleunigungs- und Durchzugsmessungen auf, und hier läßt der große 328i seiner Coupé-Verwandtschaft letztlich keine Chance: Satte 7,8 Sekunden nimmt er dem 320i beim Spurt auf 160 km/h ab, zum 323i sind es 2,4 Sekunden Differenz.

Das verkappte 2,5 Liter-Coupé verliert also nur knapp, wenn durchgeschaltet wird; es läßt seinerseits den 320i klar hinter sich. Doch wie sieht es aus, wenn ohne Schaltvorgänge im vierten oder fünften Gang das Gaspedal – Spaßpedal? – betätigt wird?

Hier muß der Neue seiner langen Gesamtübersetzung Tribut zollen. Holt doch sein kürzer übersetzter Zweifler-Bruder bis auf eine gute Sekunde Rückstand auf – jeweils von 60 auf 120 km/h im vierten und von 80 auf 140 km/h im fünften Gang. Und der nahezu identisch übersetzte 328i setzt sich viel deutlicher nach vorn ab; ein Ergebnis, das nach der Drehmoment- und Leistungsmessung nicht unbedingt zu erwarten war.

Denn auch die Testwagen-Gewichte können nicht als Argument erhalten. Ist doch der 323i knappe 20 Kilogramm leichter als seine Kontrahenten – der 320i dagegen dank Schließdach und sonst gleicher Ausstattungsfülle fast so schwer wie der 328i.

Die Stunde des Dreiwadrei schlägt dafür beim Bremsen – gewichtsbedingt? Wohl kaum, dazu sind die Unterschiede (in kg) zu gering. Der jüngste im Bunde steht jedenfalls nach weniger als 40 Metern Bremsweg auf der Meßgeraden, und bei der zehnten Brutal-Bremung aus 100 km/h ist immer noch keine nachlassende Wirkung seitens der vorn wie hinten innenbelüfteten Scheibenbremsen spür-

**TECHNIK: DER NEUE M3-MOTOR**

## Hubraum ist nicht alles

**Der stärkste aller Dreier-BMW ist jetzt noch stärker – mit 321 PS aus 3201 cm<sup>3</sup>.**

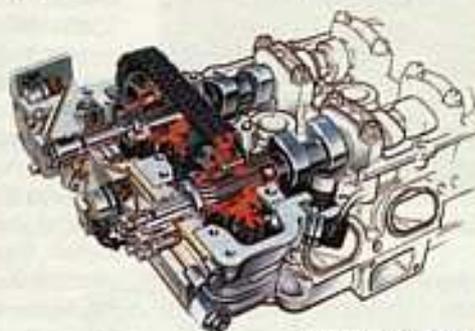
Die Kraftkur (M3 alt: 286 PS aus 2990 cm<sup>3</sup>) hat ihre Ursache aber keineswegs nur in der 0,4-Millimeter größeren Zylinderbohrung und 5,2-Millimeter mehr Hub oder der von 10,5 auf 11,3 gestiegenen Verdichtung.

Die Sechszylinder im „normalen“ Dreier müssen mit einer vergleichsweise einfachen Nockenwellen-Verstellung auskommen – die Einlaßnockenwelle kann mit einem Verstellbereich von 25 Winkelgraden auf „früh“ oder „spät“ gestellt werden. Das Vanos-System des M3-Motors hatte bisher schon einen Verstellbereich von 42 Grad und arbeitete stufenlos, doch für den M3 Jahrgang 96 zündeten die Techniker der M GmbH die nächste Stufe: das Doppel-Va-

nos, nun auch zuständig für die Auslaßnockenwelle.

Der zweite leistungs- und drehmomentsteigernde Faktor heißt MSS50 – die erste von BMW selbst entwickelte digitale Motorelektronik, die alles, was sich rund um das M3-Kraftwerk abspielt, unter Kontrolle hat. Und die Folgen sehen Sie in den Diagrammen unten (Werksangaben), wo nur noch zwei M3-Spitzenwerte fehlen: die spezifische Leistung von 100,3 PS pro Liter Hubraum und 8,7 Liter im Drittmix-Verbrauch.

Um soviel Kraft auch wieder bändigen zu können, bedarf es einer Super-Bremsanlage – und die erbt der M3 neu vom großen Bruder M5. Aber das ist wieder ein anderes Kapitel.



**M3-Vanos: Jetzt für beide Nockenwellen**



**So viel zu Fahrwerk und Lenkung: „Spielerisch“ ist der richtige Ausdruck für's Dreier-Coupé auf Landstraßen**

bar. Wenn nur die Verzögerer aller Automodelle so gut wären ...

Daß hier beim Zweiliter-Coupé ein wenig gespart wurde, belegen die hinteren, massiven Bremscheiben ebenso wie die Meßwerte: Durchschnittliche 45 Meter aus 100 km/h sind das Ergebnis – oder eine Restgeschwindigkeit von über 34 km/h, wenn der 323i schon steht. Und der 328i? Hält ziemlich genau zwischen seinen beiden Brüdern, das ist okay.

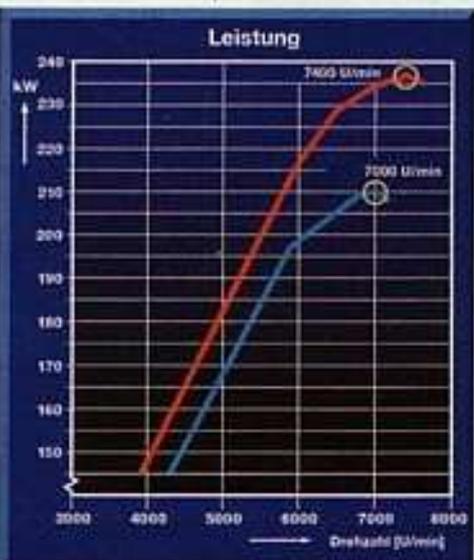
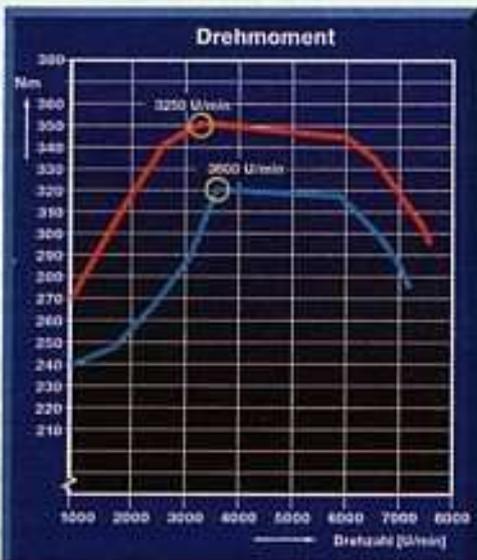
Kommen wir zu etwas ganz anderem – dem Verbrauch. Der mag zwar bei den sportiv ausgelegten Dreier-Coupés von BMW nicht das ausschlaggebende Kriterium sein. Ein Gradmesser für das Können der Ingenieure ist er allemal. Und gerade in diesem Testfall – drei identische Karosserien mit fast gleichen Motoren – erlaubt er interessante Rückschlüsse.

Erstens: Auch BMW-Motoren läßt sich unmäßiger Spritkonsum abgewöhnen – durch eine gleichmäßige Fahrweise etwa. Auf der Autobahn ermittelten wir bei Geschwindigkeiten von Richttempo 130 bis 200 km/h Verbräuche zwischen 9,2 (320i) und 9,6 Liter je 100 Kilometer (328i). Das ist sicher mit ein Verdienst der häufig benutzten, aufpreispflichtigen Geschwindigkeitsregler in den Testfahrzeugen.

Zweitens: Der Verbrauchsnachteil hubraumstarker Motoren kann durch die mögliche längere Gesamtübersetzung und entsprechend gelasseneren Fahrweise nahezu ausgeglichen werden – die geringen Verbrauchsunterschiede unserer drei Kandidaten belegen dies jedenfalls.

Drittens: In der Mischung aus Fahrdynamik und Vernunft liegt die Zukunft – am besten mit dem 323i Coupé. Es verbraucht so wenig wie sein Zweiliter-Pendant und bietet auf der Landstraße nahezu identische Fahr- und Spaßwerte wie der 2,8-Liter-Motor – man betrachte exemplarisch die ermittelten Überholwege (Kasten Seite 21).

Die Tugenden, die das BMW Dreier-Coupé von Haus aus mitbringt, sind da noch gar nicht eingerechnet: Das Fahrwerk ist mittlerweile nahezu perfekt abgestimmt, was den Umgang mit Fahrbahnebenheiten anbelangt. „Unser“ 320i Coupé rollte auf seinen 205/60er-Reifen geringfügig geschmeidiger ab als die beiden anderen (auf breiten 225/50ern). Und das 490-Mark-teure „M“-Sportfahrwerk des 328i-Testwagens – mit härteren Federn, strafferen Dämpfern





und torsionssteiferen Stabilisatoren aus dem Hause Sachs – verleiht diesem einen Schuß mehr knackige Sportlichkeit, ohne Gefahr für Wirbelsäule und Zahnplomben der Tester heraufzubeschwören.

Selbst abenteuerlichste Fahrmanöver und abrupte Lastwechsel in den unmöglichsten Situationen



Ohne Aufpreis: „Sport-Speichen“



1250 Mark: „Doppelspeichen“



1950 Mark: „Classic“

### EXTRAS AB WERK

Bezeichnung	Preis	Lieferbar für	mot-Wertung
Alarmanlage (mit Fernbedienung für Zentralverriegelung)	980	320i, 323i, 328i	●●●●● Vertrauen ist gut, Wegfahrsperre besser, Alarmanlage am besten
Anhängerkupplung (abnehmbar)	1250	320i, 323i, 328i	○●●●○ Ein Coupé mit Anhänger?
Antriebsschlupfregelung (ASC)	1850	320i, 323i, 328i	●●●●● Entschärft so manche Gefahrensituation – nicht nur im Winter, wenn es schneit
Armauflage vorn	192	320i, 323i, 328i	○●●●○ Die Hand gehört ans Lenkrad oder an den Schalthebel
Außenspiegel, beheizt	240	320i, 323i, 328i	●●●●● Für klare Sicht nach hinten – auch wenn man selten überholt wird
Außentemperaturanzeige	230	320i (323i/328i <sup>2</sup> )	●●●●● Als Glatteis-Warner unerlässlich
Ausstellfenster hinten, elektrisch	480	320i, 323i, 328i	●●●●○ Eigentlich genügt ja die Lüftung
Automatik-Getriebe (Münf Stufen)	3650	320i, 323i, 328i	○●●●○ Die beiden Großen können auch so schaltfaul bewegt werden, und den 320i kostet's zuviel Leistung
Autotelefon (D-Netz, mit Freisprecheinrichtung und Antenne)	1980	320i, 323i, 328i	●●●●○ Der perfekte Einbau-Service
Bordcomputer (einschl. Außentemperaturanzeige und Standlüftung)	740	320i, 323i, 328i	●●●●○ Mal ehrlich: Lässt sich Fahrspaß in Zahlen darstellen?
Dritte Bremsleuchte	120	320i, 323i, 328i	●●●●● Das Sicherheits-Plus für den Hintermann
Cassetten-Radio „Reverse RDS“	890	320i, 323i, 328i	○●●●○ Etwas mehr darf's schon sein
Cassetten-Radio „Business RDS“ (mit Antennen-Diversity)	1250	320i, 323i, 328i	●●●●○ Schon gut, aber es geht noch besser – siehe unten
Cassetten-Radio „Professional RDS“ (mit Antennen-Diversity)	1950	320i, 323i, 328i	●●●●○ Guter Klang und prima Empfang (trotz Scheibenantenne), dazu viel Bedienkomfort
CD-Radio „Business RDS“ (mit Antennen-Diversity)	1390	320i, 323i, 328i	●●●●○ Zweite Wahl für CD-Jünger
CD-Wechsler für sechs CDs	850	320i, 323i, 328i	●●●●○ Erste Wahl für CD-Jünger
Check-Control	363/313	320i/323i (328i <sup>2</sup> )	●●●●○ Das ist Vertrauenssache
Edelholz-Ausstattung	210/1500 <sup>1</sup>	320i, 323i, 328i	●●●●○ Das ist Geschmacksache
Fernbedienung für Zentralverriegelung	450	320i, 323i, 328i	●●●●● Wenn Alarmanlage, dann überflüssig
Frontscheibe mit Grünkeil	150	320i, 323i, 328i	●●●●○ Eine Sonnenbrille tut's auch
Geschwindigkeitsregler	550	320i, 323i, 328i	●●●●○ Sorgt für Entspannung auf der Autobahn, spart bei Tempolimits so manchen Stratzettel
HIFI-Lautsprechersystem	940	320i, 323i, 328i	●●●●○ Fahrspaß durch Klanggenuß
Klimaanlage (einschließlich Mikrofilter)	3105	320i, 323i, 328i	○●●●○ Etwas teuer geraten
Klimaautomatik (einschließlich Mikrofilter)	3600	320i, 323i, 328i	●●●●○ Der Mehrpreis lohnt
M Lederlenkrad und Leder-Schalthebel	240	320i, 323i, 328i	●●●●○ Wenn's nicht zum M3 gereicht hat ...
Stoff-/Lederpolsterung	315	320i, 323i, 328i	●●●●● Fast so schick wie Volleder
Lederpolsterung (einschl. Sitzheizung vorn)	3205	320i, 323i, 328i	●●●●○ Taurer Luxusartikel
Leichtmetallräder „Kreuzspeichen“ (7Jx15 mit 225/55 R 15-Bereifung)	500	320i, 323i	●●●●○ Wer nicht zum Zubehör-Shop gehen will, ...
Leichtmetallräder „Doppelspeichen“ (7Jx16 mit 225/50 R 16-Bereifung)	1250	320i, 323i, 328i	●●●●○ ... dem bietet BMW eine nette Auswahl ...
Leichtmetallräder „Classic“ (7Jx16 mit 225/50 R 16-Bereifung)	1950	320i, 323i, 328i	●●●●○ ... Leichtmetallräder nach Art des Hauses
Lordosenstützen vorn	480	320i, 323i, 328i	○●●●○ Nicht mit Sportsitzen kombinierbar
Metallic-Lackierung	1060	320i, 323i, 328i	●●●●○ Sieht schon gut aus
Mikrofilter	180	320i, 323i, 328i	●●●●● Zahlt den nicht die Krankenkasse? Bei Klimaanlage/-automatik inbegriffen
Nebelscheinwerfer	393	320i (323i/328i <sup>1</sup> )	●●●●● Der nächste Herbst kommt bestimmt
Park Distance Control	650	320i, 323i, 328i	●●●●○ Schützt nur vor eigenen Fehlern beim Rückwärts-Einparken
Scheinwerfer-Waschanlage	425	320i, 323i, 328i	●●●●● So wichtig wie's Zähneputzen
Schiebe-Hebedach elektrisch	1775	320i, 323i, 328i	●●●●○ Ein Cabrio-Dach wäre konsequenter
Schwellerverkleidung in Wagenfarbe	450	320i, 323i, 328i	●●●●○ Kleine optische Retusche
Sitzheizung vorn	605	320i, 323i, 328i	●●●●○ Im Winter ein Hochgenuß
Sitzverstellung vorn elektrisch	2080	320i, 323i, 328i	●●●●○ Besser als die unpraktischen Hebel, aber auch teurer
Sonnenschutzrolle hinten (manuell)	260	320i, 323i, 328i	○●●●○ Nimmt dem Hintermann die Sicht
Sperrdifferential	930	320i, 323i, 328i	●●●●○ ASC ist besser
M Sportfahrwerk	480	320i, 323i, 328i	●●●●○ Fürs letzte Quentchen Sportlichkeit
M Paket (Stoff-/Lederpolster, Doppelspeichen-Leichtmetallräder, Sportsitze, M Sportfahrwerk, M Aerodynamikpaket, Nebelscheinwerfer)	4820	320i, 323i, 328i	●●●●○ Wer die Einzelpreise addiert, merkt, daß das Aerodynamikpaket ganz schön teuer ausgefallen ist
Sportsitze vorn	785	320i, 323i, 328i	●●●●● Ein absolutes Muß, wirklich
Stromversorgung, verstärkt	200	320i, 323i, 328i	●●●●● Für winterliche Laternenparker unerlässlich

●●●●● = unbedingt mitbestellen - ○●●●○ = überflüssig oder nutzlos - ●●●●○ = je nach Bedarf oder Geschmack - <sup>1</sup> = je nach Umfang - <sup>2</sup> = Serie  
 Preise in Mark. Stand: August 1995

## TEST BMW 320i Coupé – BMW 323i Coupé – BMW 328i Coupé

konnten keines der drei Coupés zu inopportunem Verhalten provozieren. Das ist Heckantrieb at it's best, mit einer Achslastverteilung ganz nah am 50:50-Optimum. Und über die perfekte Lenkung noch Worte zu verlieren, ist ebenso überflüssig wie allfällige Lobeshymnen ans Getriebe.

Stellt sich also die Frage, wie klein der Unterschied zwischen den drei Sechszylinder-Coupés von BMW in Wirklichkeit ist. Wobei wir bei den Preisen wären. 54 500 Mark soll so ein 323i Coupé kosten, es hat dann schon etwas mehr als das Allernötigste an Bord. Addiert man jedoch die Kaufempfehlungen



**Klappe zu unter 2500/min und im Schubbetrieb – damit der 328i-Motor untenrum leiser wird**

in der „Extras ab Werk“-Tabelle auf Seite 19, kommen noch einmal gute 11 000 Mark hinzu – tief durchatmen!

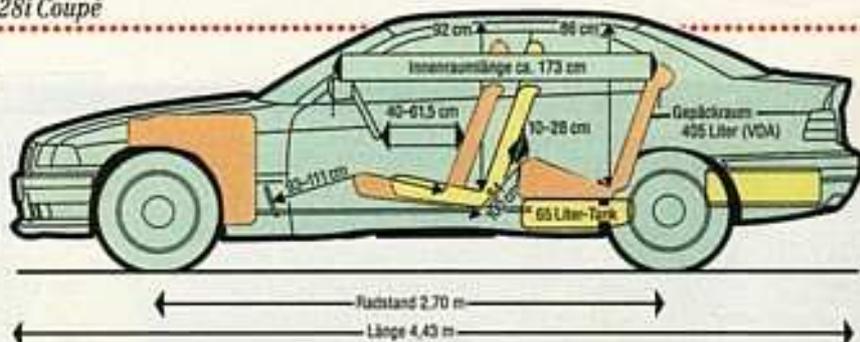
Freunde des turbinengleich hochdrehenden, dabei immer noch seidenweichen Reihensechszylinders aus dem Hause BMW können hier ein nettes Sümmchen in Höhe des Klimaautomatik-Aufpreises sparen – und den 320i nehmen, der ja keineswegs untermotorisiert ist. Nur seine Bremsen sollte BMW dringend verbessern.

Wer dagegen keine Kompromisse in puncto Vortrieb macht, den kosten die 23 PS Mehrleistung des 2,8 Liter-Motors noch einmal 3100 Mark. Dazu kommen höhere Steuer und Versicherungsprämien, denn das stärkste Dreier-Coupé wird vom HUK-Verband ungünstiger eingestuft: 31/36 (Vollkasko-/Teilkasko-Klasse) gegenüber 23/34 für die schwächeren Brüder.

Die mot-Kaufempfehlung bekommt der neue 323i, der gerade in Coupé-Form ein BMW par excellence ist, oder sogar mehr. Denn die 200 cm<sup>3</sup> Extra-Hubraum – der kleine Unterschied? – verleihen ihm den Kick, der bislang bei den Einstiegs-Sechszylindern aus München vermisst wurde. □

**BMW 320i Coupé**  
Michelin Pilot HX MXV 3A \*  
205/60 R 15 V auf 7Jx15-Rädern

**BMW 323i/328i Coupé**  
Michelin Pilot HX MXM \*  
225/50 ZR 16 auf 7Jx16-Rädern



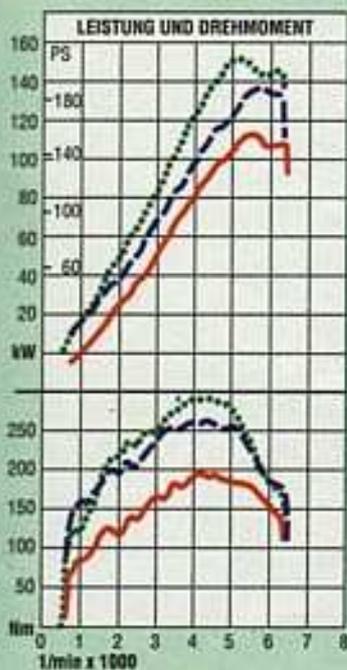
### TECHNISCHE DATEN

WERKSANGABEN				
Modell		BMW 320i Coupé	BMW 323i Coupé	BMW 328i Coupé
<b>Motor</b>				
Zylinderzahl/Anordnung		6/Reihe	6/Reihe	6/Reihe
Einbaulage		vorn längs	vorn längs	vorn längs
Leistung	kW (PS)/min	110 (150)/5900	125 (170)/5500	142 (193)/5300
Max. Drehmoment	Nm/min	190/4200	245/3950	280/3950
Bohrung/Hub	mm	80,0/86,0	84,0/75,0	84,0/84,0
Hubraum	cm <sup>3</sup>	1991	2494	2793
Verdichtung/Kraftstoff		11,0 (Super)	10,5 (Super)	10,2 (Super)
Spezifische Leistung	PS pro Liter	75,3	68,2	69,1
Leistungsgewicht	kg pro PS	9,1	8,1	7,2
Ventile pro Zylinder		4	4	4
Nockenwellen/-antrieb		2/Kette	2/Kette	2/Kette
Einspritzanlage/Zündung		Multipoint (Siemens MS 41.0)	Multipoint (Siemens MS 41.0)	Multipoint (Siemens MS 41.0)
Aufladung/max. Ladedruck	bar	-	-	-
Ölinhalt/Kühlsysteminhalt	Liter	6,5/10,5	6,5/10,5	6,5/10,5
Batterie/Generator	Ah/W	65/1120	65/1120	65/1120
<b>Kraftübertragung/Fahrwerk</b>				
Antrieb		auf die Hinterräder	auf die Hinterräder	auf die Hinterräder
Getriebe		Fünfgang	Fünfgang	Fünfgang
Gangstufen		4,23/2,52/1,67/ 1,22/1,00	4,23/2,52/1,67/ 1,22/1,00	4,20/2,49/1,85/ 1,24/1,00
Achsübersetzung		3,45	2,93	2,93
Radführung		vorn	vorn	vorn
	hinten	einzel an Querlenker, McPherson-Federbeine	einzel an Querlenker, McPherson-Federbeine	einzel an Querlenker, McPherson-Federbeine
Stabilisator		hinten	hinten	hinten
Lenkung		einzel an Doppelquerlenker, Längslenker, Schraubfedern, Stoßdämpfer	einzel an Doppelquerlenker, Längslenker, Schraubfedern, Stoßdämpfer	einzel an Doppelquerlenker, Längslenker, Schraubfedern, Stoßdämpfer
Lenkübersetzung		vorn und hinten Zahnstangen-Servo	vorn und hinten Zahnstangen-Servo	vorn und hinten Zahnstangen-Servo
Brmsen		17,0:1	17,0:1	17,0:1
	vorn/Ø mm	innenbel. Scheiben/286	innenbel. Scheiben/286	innenbel. Scheiben/286
	hinten/Ø mm	Scheiben/280	Scheiben/280	Scheiben/280
ABS		Verkanal (Teves Mk IV)	Verkanal (Teves Mk IV)	Verkanal (Teves Mk IV)
Traktionskontrolle		Sperddiff. oder ASC <sup>1</sup>	Sperddiff. oder ASC <sup>1</sup>	Sperddiff. oder ASC <sup>1</sup>
Radgröße	Serie	7 J x 15	7 J x 15	7 J x 15
Bereifung	Serie	205/60 R 15 V	205/60 R 15 V	205/60 R 15 W
<b>Karosserie</b>				
Typ		Coupé	Coupé	Coupé
Sitzplätze		5	5	5
Türen		2	2	2
Gepäckraum	L/VDA	405	405	405
Länge/Breite/Höhe	mm	4433/1710/1366	4433/1710/1366	4433/1710/1366
Radstand	mm	2700	2700	2700
Spurweite vorn/hinten	mm	1408/1421	1408/1421	1408/1421
Wendekreis	m	10,4	10,4	10,4
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1745	1760	1780
Leergewicht	kg	1360	1375	1395
Zuladung	kg	385	385	385
Anhängelast gebremst/ungebremst	kg	1600/800	1675/670	1675/670
Stützlast/Dachlast	kg	75/75	75/75	75/75
Tankinhalt	Liter	65	65	65
<b>Fahrileistungen und Verbrauch</b>				
Höchstgeschwindigkeit	km/h	214	227	236
DIN-Verbrauch				
90/120/Stadt	L/100 km	6,5/7,9/11,3	6,1/7,4/11,4	6,2/7,8/11,6
Drittelmix	L/100 km	8,6	8,3	8,5
Tankreichweite <sup>1</sup>	km	ca. 750	ca. 780	ca. 760

\* Testwagen-Bereifung – <sup>1</sup> Option – <sup>2</sup> Unter Berücksichtigung des DIN-Ordnungs-Verbrauchs

### KRÖNE MESSWERTE

Modell		320i	323i	328i
<b>■ Fahrleistungen</b>				
0 bis 60 km/h	s	4,2	3,7	3,3
0 bis 100 km/h	s	9,9	8,1	7,2
0 bis 160 km/h	s	26,2	20,8	18,4
60 bis 120 km/h (IV. Gang)	s	17,0	15,9	13,8
60 bis 140 km/h (V. Gang)	s	22,5	21,5	18,4
Gangreichweiten (I./II.)	km/h	53/86	62/103	61/104
(III./IV.)	km/h	131/179	156/207	154/208
<b>■ Gewichte</b>				
Testwagen	kg	1376	1356	1379
Tatsächliche Zuladung	kg	370	404	401
<b>■ Tachoabweichung</b>				
30/50 km/h	eff. km/h	27/48	29/48	29/48
100/130 km/h	eff. km/h	95/125	96/126	97/127
<b>■ Innengeräusche</b>				
80/100 km/h (IV. Gang)	dB(A)	65/67	63/64	62/66
130/160 km/h (V. Gang)	dB(A)	68/74	68/72	70/73



**— BMW 320i Coupé**  
Bei km-Stand 6816  
Leistung: 112,5 kW (153,0 PS) bei 5970/min  
Max. Drehmoment: 198,3 Nm bei 4170/min

**..... BMW 323i Coupé**  
Bei km-Stand 3474  
Leistung: 137,2 kW (186,6 PS) bei 5210/min  
Max. Drehmoment: 263,6 Nm bei 4300/min

**..... BMW 328i Coupé**  
Bei km-Stand 9722  
Leistung: 152,6 kW (207,5 PS) bei 5220/min  
Max. Drehmoment: 299,2 Nm bei 4270/min

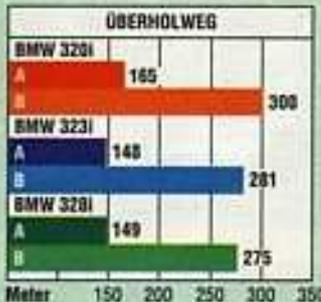


**MOT-MITTEL:** Praxisverbrauch auf 3000 km gemischte Fahrweise. – **MOT-ZYKLUS:** Ökonomische Fahrweise auf 50 % Landstraße, 30 % Autobahn, 20 % Stadt.



Anfangs- und Endwerte einer Reihe von 10 Vollbremsungen aus 100 km/h.

**Meßbedingungen:** Temperatur 30 °C, Luftdruck 1008 mbar, Beladung: 220 kg



**A.** Aus 60 km/h: Überholweg aus II. Gang mit Hochschalten. Bei Automatik: mit Kickdown. – **B.** Aus 80 km/h: Überholweg aus höchstem Gang ohne Schalten. Bei Automatik: höchste Fahrstufe ohne Kickdown.



**320i** Daß der Zweiliter-Sechszylinder deutlich schwächer ist als seine großen Brüder, wird durch die kurze Gesamtübersetzung gut kaschiert – so der subjektive Eindruck bei Landstraßen-Hatz, wo das turbinenartige, gleichzeitig aber seidenweiche Hochdrehen nach alter BMW-Sitte immer noch Begeisterung hervorrufen kann. Doch für die Autobahn wünschen wir uns niedrigere Drehzahlen. Und für den Ernstfall sollte die Bremsanlage verstärkt werden.



**323i** Das mittlere der drei Coupés ist alles andere als Mittelmaß – es bietet vielmehr den gelungensten Kompromiß aus Vernunft und Fahrspaß, niedrigem Kraftstoffverbrauch und sportlichen Fahrleistungen. Der Mehrpreis zum 320i ist somit voll gerechtfertigt. Und für die eingesparten drei Tausender (gegenüber dem 328i) findet sich in der Aufpreisliste noch schnell ein guter Zweck. Damit hat der 323i das Zeug zum Bestseller unter den Sechszylinder-Coupés.



**328i** Zu Jahresbeginn 1995 markierte er den Sinneswandel der BMW-Motorenbauer: Von nun an ist Durchzugskraft aus dem Drehzahlkeller gefragt – eine Disziplin, die der 328i als Spitzenmodell der Dreier-Coupés mustergültig beherrscht. Der Abstand zum neuen 323i – in Wirklichkeit ein gedrosselter 325i – ist aber nicht so groß, daß daraus in der Fahrpraxis ein nennenswerter Vorteil erwächst. Und zum frisch erstarkten M3 trennen ihn nun wieder Welten.