

OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER



125
Jahre **Peugeot**

6 Klassiker
zu gewinnen

**KINDER
KREBS
HILFE**



Vor 40 Jahren:
Mehr Platz, mehr
Komfort, mehr Zylinder

DER ERSTE DREIER



Hammer statt Handy

Der Schrauber-Nachwuchs



» Opel KAD A Kaufberatung



» Schraube locker?
So geht sie nicht verloren

» Linieren Nur ein
Job für echte Künstler?

Škoda 1000 MB



DAS
DUELL

**SOZIALISMUS
TRIFFT
KAPITALISMUS**

VW Typ 3

- » Horex 250 Sport die erste Echte
- » Simson S50/51 DDR-Kult
- » Suzuki-Café-Racer als Meisterstück zweier Studenten
- » Turbo-Motorräder von Kawa, Honda, Yamaha und Suzuki



**R4
EIN
LEBENS
GEFÜHL**



**Nass
gemacht**

Ein Maserati-Motor geht ins Wasser



REIFE PRÜFUNG



Geschichtliche Dimensionen erschließen sich oft erst im Rückblick: Lange Zeit fristete der erste 3er ein Mauerblümchen-Dasein im Kosmos der sportlichen Kompakten – dabei begann mit ihm vor 40 Jahren BMWs Aufstieg zum erfolgreichen Global Player...

Sein älterer Bruder: ein charmanter Rabauke mit austrainiertem Körper und kantigem Charakter, trotz seines etwas anstrengenden Wesens von seinen Freunden abgöttisch geliebt. Der Nachgeborene: weltgewandt, sportlich und elegant, mit vielfältigen Talenten und geschliffenen Umgangsformen, auf jedem Parkett daheim und allseits geachtet, gar bewundert.

Dazwischen er, das Sandwich-Kind. Von den verschworenen Jüngern des Älteren wegen seines leichten Bauchansatzes und

Hangs zur Bequemlichkeit als Softie belächelt. Und im weitläufigen Bekanntenkreis des jüngeren Bruders als Relikt aus der Vorzeit kaum beachtet.

Es ist eine Menge geschrieben worden über das Sandwichkind-Syndrom, nach Ansicht mancher Experten vor allem eine Menge Unsinn. Deren These: Es ist nicht die Ungnade der mittleren Geburt, welche die Entwicklung hemmt, es sind in erster Linie die gesellschaftlichen Umstände. Und die waren bei der Geburt der ersten 3er-Baureihe nicht wirklich rosig...

Am 1. Januar 1970 hatte Eberhard von Kuenheim nach einem internen Machtkampf mit Paul G. Hahnemann den Vorstandsvorsitz der BMW AG übernommen. Der Geschlagene reicht umgehend die Kündigung ein, was für reichlich Aufruhr im Blätterwald sorgt. Denn Hahnemann wurde allgemein als „Mr. BMW“ wahrgenommen, hatte Händlernetz und Export ausgebaut, mit der enorm erfolgreichen Nullzwo-Serie die Nische potenter Kompaktwagen besetzt und mit den großen Sechszylinder-Limousinen und -Coups die Stuttgarter Sternenschmiede offen

ins Visier genommen. Kein Wunder, dass ein Daimler-Manager gegenüber dem Nachrichtenmagazin *Der Spiegel* frohlockte: „Der Sturz von Hahnemann hat bei der gesamten Konkurrenz Freude ausgelöst, weil der beste Mann weg ist.“ Und selbst im eigenen Lager unken Insider: „Das war ein gewaltiger Fehler. Den ersetzt dort keiner.“ Dem kühlen Technokraten von Kuenheim, bei Amtsantritt gerade mal 41 Jahre alt und damit jüngster Vorstandsvorsitzender Deutschlands, traut man die Führung einer so emotionalen Marke wie BMW offenbar nicht zu.

Ein Irrglaube. Tatsächlich ist nicht der provokativ polternde Hahnemann, sondern der zurückhaltende Ostpreuße der richtige Mann zur richtigen Zeit. Eine Zeit, in der auf BMWs wichtigstem Exportmarkt USA erste Sicherheits- und Umweltschutzgesetze die Freiheit der Autobauer beschneiden. Und in der hierzulande die Rekordzahl von knapp 20.000 Unfalldoten anno 1970 kritische Stimmen laut werden lässt und jene in den Fokus von Politik und Gesellschaft rückt, die weiter unbekümmert „Freude am Fahren“ proklamieren. Der analytisch denkende von Kuenheim zieht daraus den einzig möglichen Schluss: Die vom O2 so meisterlich gespielte Sportkarte ist zumindest vorerst ausgereizt, ein neuer Ansatz muss her.

Auch hausintern gibt es Handlungsbedarf. Nach der ungestümen Wachstumsphase unter Hahnemanns Ägide liegt einiges im Argen. Eine zerfaserte Fertigung zwischen verstreuten und teils veralteten Produktionsstätten sorgt für Reibungsverluste, die letztlich Geld kosten und die Fieberkurven von Umsatz und Gewinn auseinandertreiben.

Entlastung hat bereits die 1968 erfolgte Auslagerung des Motorradbaus nach Berlin-Spandau gebracht. Im Ex-Glas-Werk in Dingolfing errichtet BMW eine Fertigungsstraße, auf der ab 1973 das neue Mittelklassemodell produziert wird, der 5er. Im selben Jahr zieht die Verwaltung in ihr neues, bald als „Vierzylinder“ bekanntes Hochhaus. Das macht den Weg frei für eine grundlegende Erneuerung der Münchner Produktionsstätten.

Dass ausgerechnet die neue Kompakt-Baureihe im Stammwerk

DER STAMM-BAUM



Mit Rohrrahmen, sechs Zylindern – und erstmals mit Doppelniere: BMW 303 von 1933



Kompakt – und sportlich: Der 1934 lancierte 315 mit 1500er Sechszylinder verkauft sich 10.000-mal



Die „Mittelwagen“ der 364.000-mal gebauten Neuen Klasse waren Ideen- und Technikspender für...



...den eigentlichen 3er-Vorläufer, die sportlich-kompakte O2-Reihe: 863.000 Stück entstanden



Mit Karosserievielfalt brachte der harmonische E30-3er es auf rund 2,32 Millionen Exemplare



Nun auch als Coupé: Die dritte 3er-Reihe (E36) geriet erneut massenkompatibler: 2,67 Millionen Stück

vom Band laufen soll und nicht etwa Oberklassemodelle, ist ein Statement. Der übersichtlichen neuen, von Vertriebsvorstand Bob Lutz und von Kuenheim entwickelten Nomenklatur folgend, wird der Neue 3er heißen.

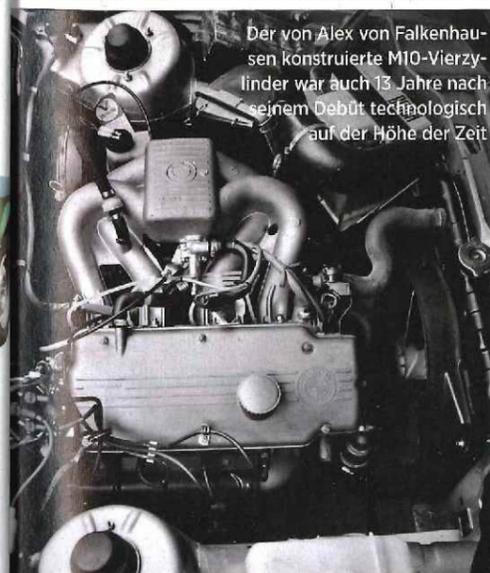
Mehr ist mehr, lautet bis dato die schlichte Gleichung im Automobilbau: Kleine Autos sind billige Autos. Je größer ein Modell, desto teurer kann es verkauft werden, und desto mehr verdient der Hersteller an ihm. Diese Gleichung will von Kuenheim auflösen, indem er Oberklasse-Feeling verdichtet; das Marketing wird später vom „etwas kleineren Großen“ sprechen. Der Nullzwo erfüllt lediglich gehobene Ansprüche an Antrieb und Fahrwerk, der Rest ist eher schlicht gestrickt. Hier muss der Neue ansetzen, zusätzlich bei Komfort, Anmutung und natürlich Sicherheit punkten, nur dann sind die Kunden überhaupt bereit, einen für die Fahrzeuggröße überdurchschnittlich hohen Preis zu zahlen.

Während das *Entwicklungsmuster 21* Gestalt annimmt, erhält der BMW-Boss unerwartete – und wohl auch ungewünschte – Schützenhilfe von der OPEC, die in Folge des Jom-Kippur-Krieges die Förderung drosselt und damit die erste Ölkrise auslöst. Plötzlich wirkt *small smart* und *big gar* nicht mehr so beautiful. Zwar werden auch die Bayern von den Folgen der Krise gebeutelt, doch springen die Verkäufe hier früher wieder an als bei den meisten anderen Herstellern.

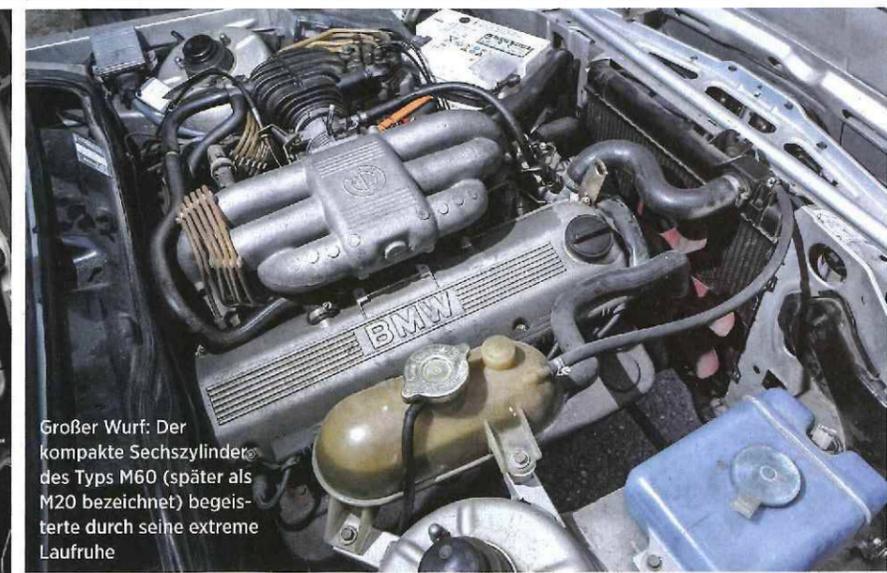


Trist im Abgang: Zum Missfallen der Kunden wurden die ersten Exemplare des E21 ohne schwarze Blende zwischen den Rückleuchten ausgeliefert, BMW besserte nach

Vorsicht geboten: Bei sportlicher Kurvenfahrt neigt speziell der kräftige 323i zu schlagartigem Übersteuern, das nur schwer abzufangen ist. Grund ist eine unglücklich gewählte Hinterachs-Kinematik



Der von Alex von Falkenhäusen konstruierte M10-Vierzylinder war auch 13 Jahre nach seinem Debüt technologisch auf der Höhe der Zeit



Großer Wurf: Der kompakte Sechszylinder des Typs M60 (später als M20 bezeichnet) begeisterte durch seine extreme Laufruhe



Die Wilde-Reiter-GmbH

Als Cuvée bewährter Zutaten aus CSL-Renncoupé und Formel-2-Motor entwickelte BMW ab Mitte 1976 für die 77er Saison einen Tourenwagen auf Basis des 320i. Weitaus spektakulärer als die Papierform – gut 300 PS bei 750 Kilo – war die Besetzung: Sportchef Jochen Neerpasch hatte das BMW Junior-Team aus Eddie Cheever (18, USA), Marc Surer (25, CH) und Manfred Winkelhock (24) ins Leben gerufen. Neerpaschs Rechnung ging auf: Die Heißsporne lieferten legendäre Rennschlachten in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft (DRM), bei denen ständig die (GFK-)Brocken flogen. Zeitgleich setzte das Schnitzer-Team aus Kostengründen – der 320-Rennkit wäre zu teuer gewesen – einen älteren 2002 mit selbst konstruiertem 1,4-Liter-Turbomotor ein, der den Werkswagen leistungsmäßig um gut 60 PS überlegen war, meistens aber ausfiel. In der Saison 1978 hatten die Schnitzers ihren Turbo im Griff, setzten ihn in einen 320-Kit und Harald Ertl hinter Steuer. Mit Erfolg: Das erste und einzige Mal setzte sich ein BMW in der DRM gegen die übermächtigen Ford und Porsche durch.



Dank 60 Mehr-PS gegenüber den Werks-Saugern nicht zu halten, wenn er lief – lief aber nie lang: Schnitzers Turbo-02



Keine Scheu vor großen Namen: Marc Surer (12) und Eddie Cheever (11) nehmen Ronnie Peterson in die Zange. Die...



...Leichtbau-GFK-Applikationen der Karosserien hielten der Vollkontakt-Fahrweise der BMW-Junioren nicht stand

Das liegt einerseits an den effizienten Motoren, die bei sanftem Gasfuß durchaus sparsam sein können (was speziell die Amerikaner begeistert). Es gibt aber noch einen anderen Grund, der von Kuenheim zu denken geben sollte...

Seit die Ablösung des Nullzwo verkündet ist, stürmen eingefleischte Fans die Händler, um sich schnell noch eine der ikonischen Sportlimousinen zu sichern. Mit dem Ergebnis, dass der betagte Zweitürer auf der Zielgeraden sein drittbestes Verkaufsjahr hinlegt: Knapp 116.000 Stück bringt BMW 1974 an Mann und Frau, fast die Hälfte davon potente Zweiliter. Noch bis ins folgende Frühjahr hält der Ansturm an, doch da gehen Leistungshungrige schon leer aus: Der 2002 ist ausverkauft, lediglich der 1502 wird als Einstiegsmodell unterhalb des kommenden 3ers weitergebaut.

Der steht ab Juli 1975 in den Schauräumen und zeigt, wohin die Reise gehen soll: zu einem charakteristischen Marken-gesicht quer über alle Baureihen. Denn der 3er zitiert 02-Elemente (wie die überkragende Motorhaube) ebenso wie Merkmale des 5ers, der seinerzeit von Bertone-Chefgestalter Marcello Gandini entworfen worden war. Paul Bracq, 1970 als neuer BMW-Designchef inthronisiert, hat aber auch neue Elemente hinzugefügt, etwa die den Grill überragende „Niere“, die sich als Wölbung in der Motorhaube fortsetzt und bald auch den 5er, 6er und 7er zieren wird.

Die lange Haube, das kurze Heck und ein flacher gezeichnetes Greenhouse, wie der Aufbau im Design-Jargon heißt, gefallen auf Anhieb, das karge Heck mit dem unmotivierten Freiraum zw-

schen den Rückleuchten weniger; *auto, motor und sport* bezeichnet es im ersten Test als „kahl und kleinwagenhaft“. Als das Fachblatt im Oktober Modifikationen am Heck meldet, dementiert BMW umgehend – und liefert den 3er kurz darauf mit schwarzer Blende zwischen den Leuchten aus, die auch nachrüstbar ist.

Der Neue ist gegenüber dem Vorgänger in Länge und Breite um zehn respektive zwei Zentimeter gewachsen und hat rund 70 Kilo aufgespeckt. Trotz des deutlich verbesserten Crash-Verhaltens, etwa durch eine speziell verriegelte und definiert auffaltende Motorhaube, rührt das Mehrgewicht weniger von der Rohbaukarosserie her, sondern rekrutiert sich aus verbesserter Dämmung (37 Kilo) und Details wie der aufwendigeren Heizungs-Lüftungsanlage.

Dass das Innengeräusch messbar dennoch nicht signifikant unter dem des 02 liegt, ist der recht kurzen Endübersetzung aller Modelle geschuldet. Sie trägt ihren Teil dazu bei, dass sich die Neuen trotz Mehrgewichts beim Ampelsprint von ihren Vorgängern nicht die Laterne umhängen lassen müssen. Den Hauptbeitrag leisten jedoch die Motoren.

Seit der Bleigehalt im Benzin vielerorts reglementiert wird, wie hierzulande ab 1971 durch das *Benzinbleigesetz*, ist die Klopfleistung des Sprits deutlich gesunken. Deshalb haben die BMW-Ingenieure den patentierten Dreikugel-Wirbelwanne-Brennraum soweit modifiziert, dass er in Verbindung mit herabgesetzter Verdichtung Normalbenzin verdaut. Den unvermeidlichen Leistungsverlust des M10-Motors kompensieren Registervergaser und durchlassfreudigere Auspuffanlagen. Lediglich das 125 PS starke Topmodell 320i ist weiter auf Super-Kost angewiesen. Dank dieser Maßnahmen und eines leicht verbesserten Luftwiderstandsbeiwerts

DER STAMM-BAUM



3,26 Millionen Stück gebaut, viele davon mit Dieselmotoren: die vierte 3er-Reihe vom Typ E46



E90-3er: Die Selbstzünder dominieren, ein Sechstel der 3,1 Millionen Stück sind Kombis



Nur noch als Kombi, Limousine und Fließheck-Viertürer „GT“: der aktuelle 3er, Entwicklungskürzel F30



Hubräumen ab zwei Liter vorbehalten: Die markanten Doppelscheinwerfer stellten das notwendige Überhol-Prestige sicher



Für Paul Bracqs Turbo-Studie hatte Designer Hans A. Muth 1971 das fahrerorientierte Cockpit entworfen, das nach dem 5er auch im E21-Finanz hielt



Breitenwirkung: Der E21 ist das erste Modell BMWs, von dem mehr als eine Million Stück gebaut werden



Trotz moderner Zahnstangenlenkung könnte das Lenkgefühl direkter sein – Grund ist die mit 4,1 Umdrehungen arg kurz gewählte Übersetzung

TECHNISCHE DATEN

3ER (E21)

MOTOR

Bauart	Vierzylinder: Wassergekühlter Reihenmotor; v-förmig im Kopf hängende Ventile, von obenliegender, kettengetriebener Nockenwelle über Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Solex-Fallstrom-Registervergaser bzw. Bosch K-Jetronic Sechszylinder: Wassergekühlter Reihenmotor; v-förmig im Kopf hängende Ventile, von obenliegender, Zahnriemengetriebener Nockenwelle über Kipphebel betätigt; siebenfach gelagerte Kurbelwelle; Solex-Doppel-Fallstrom-Registervergaser bzw. Bosch K-Jetronic
Bohrung x Hub	Vierzylinder: 315 (1981-83): 84 x 71 mm; 316 (1975-80): 84 x 71 mm; 316 (1980-82): 89 x 71 mm; 318 (1975-80): 89 x 71 mm; 318i (1980-82): 89 x 71 mm; 320/320i (1975-77): 89 x 80 mm Sechszylinder: 320: 80 x 66 mm; 323i: 80 x 76,8 mm
Hubraum	Vierzylinder: 315 (1981-83): 1573 ccm; 316 (1975-80): 1573 ccm; 316 (1980-82): 1766 ccm; 318 (1975-80): 1766 ccm; 318i (1980-82): 1766 ccm; 320/320i (1975-77): 1977 ccm Sechszylinder: 320: 1990 ccm; 323i: 2315 ccm
PS bei U/min	Vierzylinder: 315 (1981-83): 75 bei 5800; 316 (1975-80): 90 bei 6000; 316 (1980-82): 90 bei 5500; 318 (1975-80): 98 bei 5800; 318i (1980-82): 105 bei 5800; 320/320i (1975-77): 109/125 bei 5800 Sechszylinder: 320/323i: 122/143 bei 6000
Nm bei U/min	Vierzylinder: 315 (1981-83): 108 bei 3200; 316 (1975-80): 123 bei 4000; 316 (1980-82): 137 bei 4000; 318 (1975-80): 142 bei 4000; 318i (1980-82): 142 bei 4500; 320/320i (1975-77): 157 bei 3700/172 bei 4350 Sechszylinder: 320: 160 bei 4000; 323i: 190 bei 4500
Antrieb	Einscheiben-Trockenkupplung; Vier- bzw. Fünfgang-Schaltgetriebe (wahlweise Dreigang-Automatik); Hinterradantrieb

KAROSSERIE

Aufbau	Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie
L x B x H	4355 (323i; 4365) x 1610 x 1380 mm
Radstand	2563 mm
Leergewicht	1040 (316) bis 1180 (323i) kg

FAHRWERK

Vorderachse	Einzelradaufhängung an Querlenkern und MacPherson-Federbeinen; Querstabilisator
Hinterachse	Einzelradaufhängung an Schräglenkern; Federbeine; Querstabilisator (ab 1976 Serie)
Bremsen	Hydraulisches, servounterstütztes Zweikreis-Bremssystem mit Scheiben vorn und Trommeln hinten (323i: Scheiben rundum)

DATEN & MESSWERTE

Verbrauch Ø	9 bis 13 l Benzin/100 km
Vmax	Vierzylinder: 315 und 316 (1975-80): 161 km/h; 316 (1980-82): 165 km/h; 318 (1975-80): 168 km/h; 318i (1980-82): 175 km/h; 320/320i (1975-77): 173/182 km/h Sechszylinder: 320: 183 km/h; 323i: 192 km/h
Bauzeit	1975 bis 1983
Stückzahl	1,36 Millionen



Zur Produktivitätssteigerung trugen programmierbare Industrieroboter...

...im Karosseriebau ebenso bei wie die 1973 eingeführte Tauchbadlackierung...



...und moderne Hängebandfördersysteme in der Montage. Bis zu 227.000 3er wurden in München pro Jahr gebaut



Der Luftwiderstandsbeiwert des E21 lag mit 0,45 relativ dicht an dem seines Vorgängers 02 (0,48) – dominant sollte die Aerodynamik erst in der kommenden Dekade werden

(0,45 statt 0,48) erreichen die 3er halbwegs die Fahrleistungen ihrer Vorgänger. Aber eben auch nicht mehr.

Doch die Zeiten haben sich geändert. War ein 2002-Fahrer beim Elf-Sekunden-Sprint auf 100 in den Sechzigern noch ein recht einsamer Hecht im Karpfenteich, hat der 320i-Lenker nun Mühe, einen im selben Jahr erschienenen Opel Ascona 1.9 S aus dem Rückspiegel zu verbannen. Und wer im 320i sitzt, tut gut daran, sich nicht mit dem Vorgänger 2002 zu anzulegen, wenn er nicht gnadenlos vorgeführt werden will. Dass die komfortbetonte Auslegung die immer noch guten Fahrleistungen kaum erlebbar macht, kommt erschwerend hinzu. Die Fraktion der schweren Gasfüße wendet sich enttäuscht ab...

Dafür erschließt sich der selbstbewusst ausgepreiste 3er jene Klientel, die auf die Kombination aus kompakter Hülle und Oberklasse-Ambiente gewartet hat – das Kalkül Eberhard von Kuenheims scheint aufzugehen. Schon im ersten vollen Verkaufsjahr 1976 bringt BMW 133.000 Exemplare an den Mann, im Jahr darauf sind es fast 170.000.

Was auch daran liegt, dass ab September eine neue Motorengeneration mit Doppelherz-Wirkung verfügbar ist: Die Sechszylinder füllen den Premium-Anspruch des 3er mit neuem Leben und stellen als 2,3-Liter jenen leistungsmäßigen Respektabstand zur



Wo ist der Tank? Beim E21 liegt er erstmals unter der Rückbank – und damit in bestmöglich geschützter Lage

gemeinen Massenware wieder her, der schon den Nullzwo ausgezeichnete. Mit Erscheinen des Sechszylinders entfallen die Zweiliter-Vierzylinder ersatzlos, ebenso der bis dahin noch gebaute 1502.

In puncto Laufkultur eröffnet der „kleine Sechszylinder“ mit dem Typkürzel M60 eine neue Dimension: Konstrukteur Paul Rosche hat die Nockenwelle besonders steif in sieben Lager gebettet (beim großen M30-Sechser sind es nur vier). Die Kurbelwelle, selbstverständlich ebenfalls siebenfach gelagert, trägt dank zwölf Gegengewichten erheblich zur Laufruhe bei. Dazu kommen die bei BMW üblichen, geringen Toleranzen.

Um die Produktionskosten niedrig zu halten, ist die Kurbelwelle erstmals gegossen

statt geschmiedet, und auch der Zahnriemenantrieb der Nockenwelle spart Geld. In der Fertigung ist die Vergaserversion des M60 dadurch kaum teurer als der Vierzylinder-Einspritzer. Und mit rund 170 auch nur gut 20 Kilo schwerer.

20 Extra-Kilo freilich, die nun überwiegend vor der Vorderachse liegen und die schon zuvor nicht ideale Gewichtsverteilung von 57 zu 43 Prozent weiter verschlechtern, woran auch der um sechs auf 58 Liter vergrößerte Tank wenig ändert. Speziell der 143 PS starke 323i offenbart ein im Grenzbereich mitunter so tückisches Handling, dass das schwedische Verkehrsministerium dessen Verkauf zeitweise verbietet.

Mit der zu indirekten Zahnstangenlenkung lassen sich die plötzlichen Ausbruchsversu-

che des Hecks nur schwer abfangen. Die Gründe dafür sind neben besagter Frontlastigkeit zwei Konstruktionsmängel des Fahrwerks:

- Die Spurstangenköpfe liegen *hinter* der Radmitte. Geben die Gummibuchsen der Querlenker unter Kurvenlast nach, stützt sich das Rad am starren Lenkgestänge ab und lenkt weiter ein.

- Auch der Hinterachsträger ist unzureichend gelagert. Unter hoher Last bewegt er sich so stark in den hinteren Silentbuchsen am Differential, dass das kurvenäußere Rad ab einem gewissen Punkt plötzlich Vorspur bekommt, also aus der Kurve herauslenkt. Die verwindungsfreudigen Schräglenker unterstützen den Effekt.

Am Erfolg des „großen“ 3ers ändert das nichts. Bis Mitte 1980 entscheiden sich 257.000 Kunden für den Premium-Antrieb, am Schluss werden es insgesamt 383.205 sein. 1979 erhält die Baureihe eine optische Auffrischung, die sich jedoch auf marginale Details wie anders aufgeteilte Rückleuchten, eine modifizierte Spoilerlippe, aerodynamischere Kunststoff-Außenspiegel und eine etwas anders gestaltete Mittelkonsole beschränkt. Als der E21 im November 1982 ausläuft, hat er einen nicht mehr zu überbietenden Rekord aufgestellt: Er ist BMWs erster Millionenseller. 1,36 Millionen Exemplare sind klarer Beleg, dass Eberhard von Kuenheims Strategie die richtige war.

Auch der Nachfolger E30 kämpft anfangs mit ähnlichen Problemen wie sein älterer Bruder, erobert sich aber bald eine ähnlich treue Anhängerschaft wie einst der Nullzwo. Der E21, das Sandwichkind ohne herausstechende Eigenschaften, gerät darüber etwas in Vergessenheit, fristet selbst als Klassiker lange Zeit ein Schattendasein. 40 Jahre nach seiner Präsentation ist es an der Zeit, seinen größten Erfolg zu würdigen: Der E21 war wichtiger Wegbereiter bei BMWs Aufstieg zum Weltkonzern. Ohne diesen Erfolg hätte der einstige Nischenhersteller in einer globalisierten Wirtschaft wohl kaum überlebt.

TEXT **Dirk Ramackers**
FOTOS **BMW/Archiv**
d.ramackers@oldtimer-markt.de



CLASSIC-DATA-MARKTWERT

3ER (E21)*	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
315	1981-1983	9.700 €	5.500 €	2.800 €	1.200 €	400 €	15.850 DM
316	1975-1980	11.200 €	6.300 €	3.800 €	1.400 €	500 €	13.980 DM
316	1980-1982	10.700 €	6.000 €	3.600 €	1.400 €	500 €	17.200 DM
318	1975-1980	11.100 €	6.100 €	3.800 €	1.400 €	500 €	14.850 DM
318i	1980-1982	12.700 €	7.300 €	4.000 €	1.500 €	600 €	19.100 DM
320	1975-1977	13.400 €	8.100 €	4.400 €	1.600 €	700 €	15.880 DM
320i	1975-1977	18.600 €	11.200 €	9.900 €	2.900 €	1.000 €	17.980 DM
320/6	1977-1982	12.700 €	7.900 €	4.400 €	1.500 €	700 €	17.980 DM
323i	1977-1982	26.200 €	15.900 €	7.700 €	4.000 €	1.600 €	20.350 DM

*Baur-Cabriolimousinen sind in Zustand 2 rund 30 Prozent teurer als das Serienmodell, beim 323i etwa gleich teuer

Clubadressen

BMW-Veteranen-Club Deutschland e.V.

Bahnhofstr. 17, 35745 Herborn
Tel.: 02772/41665, Fax: /41666
E-Mail: info@bmw-veteranenclub.de
www.bmw-veteranenclub.de

BMW Veteranen & Klassiker Club Schweiz

Martin R. Bertschinger, Gartenstr. 1
CH-5600 Lenzburg
Tel.: 062/8917879, Fax: /8918664
www.bmw-veteranen-club.ch

BMW Veteranen-Club Österreich

Kurt Seidlner, Schönbrunnstr. 47
A-1050 Wien
Tel.: 01/5884120, Fax: /5884123
www.bmw-veteranenclub.at

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de

Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter **Tel.: 06131/992164** gern weiter.



Nicht billiger, sondern nur kompakter. Bis heute ist der 3er das wichtigste BMW-Modell und Kern der weiß-blauen DNA