
Vorstellung BMW 3er: Geliftet und gebogen

Von Frank Wald

Der 3er ist das selbsternannte Herz der Marke BMW, eine Ikone und seit nunmehr 45 Jahren das automobiler Symbol für Sportlichkeit und Dynamik – nicht nur für unsere Mitbürger mit Migrationshintergrund. 16 Millionen Modelle wurden seit 1975 verkauft, weltweit macht die Baureihe rund 14 Prozent des BMW-Absatzes aus. Vor allem die aktuelle siebte Generation verkauft sich seit ihrer Einführung 2019 so gut wie keine andere zuvor. Entsprechend dezent fielen die jetzt vorgestellten Änderungen aus. Neben den üblichen Retuschen an Front und Heck gehört dazu vor allem das neue Cockpit mit gebogenem Instrumentendisplay.

An der Front springen die Neuerungen sofort ins Auge. Sie wirkt durch die neu modellierte Niere mit Doppelstäben, den großen Lufteinlässen in hochglänzendem Schwarz und den flacheren Konturen der serienmäßigen LED-Scheinwerfern und den hakenförmigen Tagfahrlichtern optisch breiter. Zusätzliche blaue Spangen darin deuten auf das optionale adaptive Matrix-Licht mit dynamischer Leuchtweitenregulierung hin. Am Heck fallen hingegen höchstens noch ein Diffusor und größere Endrohre auf. 17-Zoll-Leichtmetallräder sind bei der Limousine nun immer schon ab Werk verbaut. Dazu gibt es vier neue Metallic-Lackierungen, ein optionales M Sportpaket mit 18-Zoll-Alus und erstmals das Sportpaket Pro für alle Modelle sowie modellspezifische Nachrüstooptionen aus dem M Performance Parts-Programm.

Einen neuen Schliff bekamen auch die M Performance-Modelle der neuen 3er-Baureihe. Zu erkennen sind der Benziner M 340i xDrive und der Diesel M 340d xDrive an größeren Lufteinlässen, einer Kühler-Niere im Mesh-Design, exklusive Aluräder in 18 Zoll (optional 19 Zoll), trapezförmige Endrohrblenden sowie hochglänzend schwarzen Außenspiegelkappen.

Die gravierende Neuerung jedoch findet sich im Innenraum. Hier wird das Cockpit durch das Curved Display, das erstmals im iX und nun sukzessive in immer mehr BMW-Baureihen (i4, 7er, 2er Coupé, X1) Einzug hält, dominiert. Unter der gebogenen, leicht zum Fahrer geneigten, rahmenlosen Glasoberfläche verschmelzen im Dreier ein 12,3 Zoll großes Informations-Display hinterm Lenkrad mit einem 14,9 Zoll großen Multimedia-Touchscreen zu einer einzigen digitalen Anzeigentafel. So entsteht eine übersichtliche Konsole, die mit Smartphone-ähnlichen Tipp-, Wisch- und Spreizgesten oder per natürlicher Sprache bedient wird und die Anzahl an analogen Tasten und Schaltern deutlich reduziert.

Zwar muss man sich beim ersten Mal eine kleine Auszeit nehmen, bis Menüstruktur und Komplexität des aktuellen „multisensorischen BMW Operating System 8“ verstanden sind. Andererseits sind die meisten Funktionen selbsterklärend und die Bedienfelder groß genug, um auch während der Fahrt sicher darauf zugreifen zu können. Zur Serie gehört hier etwa das cloudbasierte Navi-System BMW Maps, das seine Berechnungen auf Basis von kurzfristigen Echtzeit-Verkehrsdaten liefert und dabei vorausschauend das Verkehrsaufkommen entlang der gesamten Route berücksichtigt. In den Plug-in-Hybrid-Modellen kalkuliert das System auch einen ladeoptimierten Kurs inklusive Infos über Ladestationen unterwegs und am Zielort. Die Sprachbedienung versteht nun natürliche Anweisungen. Neben den üblichen Ansagen wie „Mir ist kalt“ oder „Ich hab Hunger“ lassen sich auch Seitenfenster oder das optionale Panorama-Glasdach öffnen und schließen. Selbst Fahrassistenten hören aufs Wort und schalten einzelne Funktionen auf Kommando zu oder ab.

Von diesen elektronischen Helfern gibt es serienmäßig oder optional eine ganze Reihe. Ab Werk überwachen sie mit vier Sensoren an Front und Heck den Parkvorgang, warnen

und bremsen bei drohenden Frontalkollisionen, auch mit Fußgängern und Radfahrern, zeigen Tempolimits und Überholverbote an und korrigieren per Lenkeingriff, wenn der Wagen die Spur verlässt. In der Aufpreisliste finden sich außerdem neben einem Spurwechselwarner mit Lenkimpuls, Heckkollisions- und Querverkehrswarner sowie Head-Up-Display diverse Systeme, die bereits das automatisierte Fahren nach SAE-Level 2 unterstützen. Dazu gehören u.a. ein Abstandstempomat, Lenk- und Spurführungsassistent, Spurwechsel- und Ausweichhilfe, Ampelerkennung oder die Tempoanpassungen in Kurven und Kreisverkehren. Auch das automatisierte Parken und Rangieren inklusive Kamera-Rundumüberwachung beherrschen 3er-Limousine und -Touring, wenn der Kunde die entsprechenden Optionen bucht.

In allen Dreier-Modellen ab Werk verbaut ist dafür der neue Wählhebel für das 8-Gang Steptronicgetriebe, der wie ein Kippschalter in die neu gestaltete Mittelkonsole integriert ist. Damit schafft BMW auch in seiner sportlich getriebenen Baureihe das Handschaltgetriebe endgültig ab. Als Ersatz für alle, die dennoch in den nahezu perfekt abgestimmten Gangwechsel des Doppelkupplungssystems eingreifen wollen oder müssen, gehören Schaltwippen am Lenkrad nun ebenfalls zur Serie.

An Motoren und Antrieben wurde so gut wie nichts geändert. Warum auch, stellen sie doch ohnehin schon das größte Portfolio an Antriebsvarianten aller BMW-Baureihen dar. So stehen für die 3er Limousine drei, für den Touring sogar vier Plug-in-Hybrid-Modelle zur Wahl. Außerdem werden je vier Benzin- und Dieselmotoren mit vier und sechs Zylindern angeboten, wobei die Spitze jeweils die beiden sportlichen Performance Modelle der M GmbH markieren. Das Leistungsspektrum erstreckt sich damit von 150 PS (110 kW) bis 374 PS (275 kW). Der xDrive-Allradantrieb gehört für die Topmodelle zur Serienausstattung, optional ist er in Verbindung mit jeweils zwei Benzinern und zwei Dieselmotoren sowie auch mit Plug-in-Hybrid-Technologie zu haben.

Eine gute Wahl – trotz des allgemeinen Diesel-Bashings – ist der 320d Touring. Der 190 PS (140 kW) starke 2-Liter-Vierzylinder-Selbstzünder zeigt mit seinen 400 Nm Drehmoment ab 1750 Touren einen bärenstarken Antritt als auch eine potente Laufkultur. Flotte Ampelstarts sind damit ebenso garantiert wie spontane Überholmanöver über Land oder entspanntes Dahingleiten auf der Langstrecke. Eine 48-Volt-Elektrifizierung ermöglicht dabei auch die Segelfunktion und fängt überschüssige Energie im Schubbetrieb oder beim Bremsen wieder auf. So soll der Wagen im Idealfall seinen Verbrauch auf gerade mal 5,0 Liter nach WLTP drücken können.

Noch einen Tick faszinierender – wenn auch politisch gerade ebenso verpönt – gibt sich der stärkste Sechszylinder-Benziner M340i xDrive, dessen 374 PS (275 kW) die Limousine mit dem Schub von 500 Nm in sportwagen-ähnlichen 4,4 Sekunden auf Tempo 100 schnellen lässt. Auch hier sorgt ein 48-Volt-Mildhybrid-System im besten Fall für sozialverträgliche 7,8 bis 8,5 Liter Durchschnittsverbrauch nach WLTP. Doch sind die kaum einzuhalten, wenn der Wagen schon beim sanften Tritt aufs Gaspedal wie ein Kettenhund an der Leine zerrt. Ein M Sportfahrwerk inklusive Sportdifferenzial und das wachsame Allradsystem halten dabei jederzeit sicheren Kurs.

BMW fahren war noch nie günstig. Schon gar nicht, wenn wie jetzt beim überarbeiteten 3er die Grundausstattung mit den am häufigsten gewählten Standards angehoben wird. So gehören neben dem erwähnten 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe und dem Cockpit Plus inklusive Navigationssystem jetzt auch eine 3-Zonen-Klimaautomatik, die Einparkhilfe oder automatisch abblendender Innenspiegel zur Serienausstattung. So beginnt die Preisliste auch erst bei 43.900 Euro, für den Touring zahlt man jeweils bis zu 1100 Euro mehr. Der 320d Touring startet danach nicht unter 53.200 Euro, das Sechszylinder-Benziner-Topmodell sogar erst ab 71.300 Euro. (aum/Frank Wald)

Bilder zum Artikel



BMW 320i Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



BMW 320i Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



BMW 320i Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



BMW 320d Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 320d Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 320d Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 320d Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 320d Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 320d Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 320d Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M340i xDrive und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Bernhard Limberger



BMW M340i xDrive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M340i xDrive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M340i xDrive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



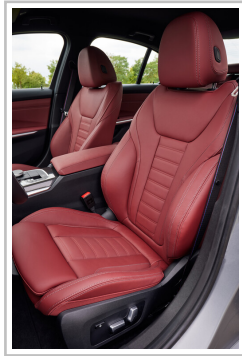
BMW M340i xDrive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M340i xDrive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M340i xDrive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M340i xDrive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M340i xDrive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW
