E 5939 D

mot
Die Auto-Zeitschrift

auto-journal

Nr. 3 DM 3,50
2. Februar 1983

Frankreich FF 13,50, Italien Lit 2900, Jugoslawien Din 74.-, Niederlande hfl 4,30, Österreich öS 28.- (inkl. MwSt.), Schweiz sfr 3,80, Spanien Ptas 210.-
Printed in Germany

- Audi 80: 60000 km-Dauertest
- Problem: Lack auf Kunststoff

Test BMW 318i

Der beste 3er

BMW 318i: Sport, Spaß, Fahren

Mercedes 200-280 E aus 2. Hand

Große Auswahl, günstige Preise

Fiat Uno

Der große Bruder des Panda

Was ist besser: Front- oder Heckantrieb?

Antrieb vorn: Opel Ascona

Antrieb hinten: Ford Sierra

Gerundete Karosserie-Kanten, flacherer Kühlergrill, serienmäßiger Frontspoiler, Doppelscheinwerfer: Kennzeichen des neuen BMW 318i.

Fotos: Richter

Große Leuchten, Nummernschil

BMW bleibt sich treu

Sowohl gründliche wie behutsame Änderungen kennzeichnen den neuen BMW 318i. Das Entwicklungsziel: ein typischer BMW ohne die Schwächen des Vorgängers. Das Ergebnis: noch mehr Freude am Fahren.

Tückische Übersteuerneigung, durchdrehende Hinterräder in der Kurve, mangelnde Wintertauglichkeit." Diese harsche Kritik mußte der bisherige 318i wiederholt einstekken, zuletzt in einem Fahrwerksvergleich in mot 13/1982.

Als BMW daran ging, eine neue 3er-Serie aufzulegen, war der erste Ansatzpunkt also klar. Zwei weitere Punkte standen auf der Wunschliste an die Konstrukteure ebenfalls ganz obenan: Im Interesse von mehr Wirtschaftlichkeit und fürs weißblaue Image unabdingbarer höherer Spitzengeschwindigkeit mußte der Luftwiderstand dringend gesenkt werden. Und immer häufiger klagten BMW-Fahrer über das zur Preislage kaum passende Innengeräuschniveau.

Gleichzeitig mußten alle Forderungen unter einen Hut gebracht werden, der ganz unzweifelhaft die Inschrift tragen sollte: typisch BMW. Denn eine Frage durfte, im Gegensatz zur Präsentation der 3er-Reihe 1975, nicht gestellt werden: „Ist das noch ein echter BMW?"

Die alte Karosserie hatte auch nach über sieben Jahren nichts von ihrer optischen Attraktivität eingebüßt. Erst der neue 3er öffnet die Augen dafür, was zu verbessern war. In der Seitenansicht zeigt sich der 318i jetzt beispielhaft schnörkellos, mit klarer, leicht keilförmiger Gürtellinie. Diesen Eindruck unterstreicht die mattschwarz lakkierte, breiter gewordene B-Säule zwischen den Fenstern. Der Luftaustritt hinten trägt jetzt Wagenfarbe.

Das Wagenheck beweist, daß die schwarze Blende zwischen den Rückleuchten nur eine Notlösung war. Tatsächlich wurde sie ja wenige Monate nach Serienanlauf 1976 nachgeschoben. Jetzt findet sich dort das Nummernschild, umrahmt von flächigeren Lichtern.

Deutlich weniger zerklüftet gibt sich die Front: Ecken und Kanten wurden gerundet, der Mittelteil des Grills (die BMW-Niere) schrumpfte erneut. Die Fronthaube – jetzt wieder konventionell zwischen den Kotflügeln, nicht über ihnen angebracht – ragt tiefer nach unten. Vor der Frontscheibe wurde sie nach oben gezogen, damit Fußgänger bei Unfällen vor den Scheibenwischerachsen geschützt werden und die Wischer besser aufliegen.

Pluspunkte	Minuspunkte
● Sichere Straßenlage	● Wenig Knieraum hinten
● Vorbildliches Armaturenbrett	● Brummen im Antriebsstrang bis 1800/min
● Niedriges Geräuschniveau	● Federungskomfort nur durchschnittlich
● Tadellose Verarbeitung	● Aschenbecher unpraktisch
● Durchdachte Details	● Drehzahlmesser nur als Extra
● Karosserie sehr gut zu übersehen	

Tatsächlich putzen die Scheibenwischer auch bei Tempo 160 Nieselregen noch einwandfrei weg. Positiv auch das große Wischfeld: Zwei Arme schaffen eben mehr als einer.

Die weiter nach außen verlegten Seitenscheiben runden das neue 3er-Bild ab: Sie schließen jetzt fast bündig mit der Karosserie ab. Damit vor allem erklärt sich auch, warum der 318i bei hohem Autobahntempo deutlich leiser geworden ist.

Die Zeiten pfeifender, zischender Seitenscheiben sind vorbei. Der Tachometer, der übrigens nicht mehr mechanisch, sondern elektronisch angetrieben wird, zeigt auf den ersten Kilometern immer mehr Tempo an als subjektiv vermutet. Auch das Motorengeräusch ist hervorragend gedämpft, permanentes Nachregeln der Radiolautstärke entfällt.

Akustisch hilfreich ist natürlich auch das Fünfgang-Schongetriebe, womit der Testwagen ausgerüstet war. 475 Mark Aufpreis sind hier gut angelegt. Denn neben der Geräuschminderung hat dieses Aggregat den Vorteil, daß der Kraftstoffverbrauch des 318i nie, auch nicht bei langen Vollgaspassagen, über zwölf Liter/100 km ansteigt.

Zudem läßt es sich jetzt noch genauer und leichter schalten. Auch der Rückwärtsgang wird kaum noch versehentlich eingelegt: Ampelstarts nach rückwärts sind selbst für BMW-Ungeübte ausgeschlossen. Zusätzlich ist jetzt auch der Rückwärtsgang synchronisiert – ohne „Zähneputzen" kann er

dazwischen: 318i von hinten

Klare, leicht keilförmige Linie: Die gestraffte Karosserie ist typisch BMW

noch beim langsamen Vorwärtsrollen eingelegt werden.

Fast unverändert präsentiert sich der Motor, dessen Ahnenreihe auf den ersten BMW 1500 von 1961 zurückgeht. Seine Leistungsdaten (77 kW/105 PS bei 5800/min, 145 Nm bei 4500/min) blieben gleich, die Leerlaufdrehzahl wurde auf rund 800/min abgesenkt. Das ist des Guten fast schon zuviel, der Vierzylinder dümpelt an der äußersten Grenze seiner Möglichkeiten dahin: In der Kaltlaufphase bei feuchter Witterung beispielsweise geht der von einer K-Jetronic versorgte Motor schon mal aus.

Auch sein Schwingungsverhalten kann nicht überzeugen. Bis etwa 1800/min wird dumpfes Brummen in die Fahrgastzelle übertragen, was ganz und gar nicht zum verfeinerten Charakter der 3er-Neuauflage paßt. Die gleich großen Vierzylinder von VW/Audi (Golf GTI, Audi 80 GTE) und Alfa Romeo sind

Motorlauf zeigt einige Schwächen

dem bayrischen Antrieb in punkto Elastizität und Laufkultur bei geringen Drehzahlen genauso überlegen wie der allerdings 1997 cm³ große Motor des Mercedes 190.

Auch in der schieren Leistung steht der 318i keineswegs an der Spitze seiner Konkurrenten. Der in Hubraum, Gewicht und Karosserie vergleichbare Audi 80 GTE etwa zieht dem BMW unter allen Umständen locker davon. Das war früher anders, im 2002 tii etwa verfügte der Münchner Vierzylinder über satte und agile 130 PS bei durchaus annehmbarer Laufkultur.

Das legt den Verdacht nahe, BMW halte den Vierzylinder des 318i bewußt kurz, um einen künstlichen Abstand zum

Modellbezeichnung gleich: neuer BMW 318i

BMW 318i: Preise • Extras • Kosten

RICHTPREIS AB WERK MÜNCHEN

Limousine zweitürig	21 550 DM

SERIENMÄSSIGE AUSSTATTUNG

● **Außen:** H 1-Doppelscheinwerfer, 2 Rückfahrscheinwerfer, 1 Nebelschlußleuchte, Schutzleisten rundum, integrierter Frontspoiler, elektrisch einstellbarer Außenspiegel.

● **Innen (Bedienung/Instrumente):** Serviceintervallanzeige, Vierspeichenlenkrad mit vier Huptasten, Tacho bis 220 km/h, Tageskilometerzähler, Tank- und Kühlmitteltemperaturanzeige, Zeituhr; Warnleuchten für Nebelschlußleuchte, Feststellbremse, Bremsflüssigkeitsstand, Bremsbelagstärke, Öldruck und Generator; dreistufiger Gebläseschalter, zweistufiger Scheibenwischer mit Intervallschaltung und Tippstellung, elektrischer Scheibenwascher, Sitzhöhenverstellung.

● **Innen (Karosseriedetails):** Zentralascher vorn und hinten, Zigarettenanzünder, 2 Innenleuchten, 2 Automatikgurte vorn, 2 Automatik- und 1 Statikgurt hinten (Schlösser in Sitzlehne integriert); Gepäckraum- und Motorraumbeleuchtung, 2 Türfächer vorn, 2 Ablagen in der Mittelkonsole.

EXTRAS

Vier Türen (lieferbar ab Herbst 1983) 850 Mark, Fünfgang-Schongetriebe 475 Mark, Automatikgetriebe 1800 Mark, Sperrdifferential (25%) 668 Mark. Servolenkung 1050 Mark, Sportlederlenkrad 202 Mark, sportliche Fahrwerksabstimmung 180 Mark, Reifen 195/60 HR 14 auf Felgen 5½ J x 14 230 Mark, Leichtmetallräder 6 J x 14 mit Reifen 195/60 HR 14 1300 Mark, Radzierringe 114 Mark, Metalliclackierung 718 Mark, Zentralverriegelung 380 Mark, elek. einstellbarer Außenspiegel rechts 162 Mark, elek. beheizter und verstellbarer Fahrer- und Beifahrerspiegel mit elek. beheiztem Fahrertürschloß 276 Mark, Heckspoiler 165 Mark, Wärmeschutzglas grün 307 Mark, braun 145 Mark, Ausstellfenster hinten 185 Mark, Stahlkurbel-Hebedach mechanisch 931 Mark, elek. Fensterheber 726 Mark, Fondraumheizung 55 Mark, Kopfstützen hinten 187 Mark, Schweinwerferwisch/wasch-Anlage 553 Mark, Nebelscheinwerfer einschl. zweiter Nebelschlußleuchte 205 Mark, Klimaanlage 2500 Mark, Drehzahlmesser mit Digitalzeituhr 220 Mark.

KOSTEN

Steuer	259,– DM
Haftpflicht und Teilkasko (Durchschnittswerte BRD)	609,– DM
Sonstige Kosten	652,– DM
Fixkosten pro Jahr	1 520,– DM
Wertverlust bei 15 000 km pro Jahr	3 300,– DM
Laufende Kosten pro 100 km	23,60 DM
Betriebskosten*	3 540,– DM
Jahreskosten mit/ohne Wertverlust*	8 360,–/5 060,– DM
Monatskosten mit/ohne Wertverlust*	697,–/422,– DM
km-Kosten mit/ohne Wertverlust*	55,7/33,7 Pf

*Bei 15 000 km pro Jahr

Zweiliter-Sechszylinder herzustellen. Diese Vermutung wird keineswegs widerlegt, wenn BMW-Sprecher Wolfgang Merl Kritikern des Vierzylinder-Laufverhaltens rät, gleich einen 320i zu kaufen.

Optimistisch schien zunächst die BMW-Angabe zum Thema Höchstgeschwindigkeit: 184 km/h, immerhin 13 km/h mehr als beim alten Modell. Trotz der längeren Hinterachsübersetzung müßte der Motor dafür im vierten Gang über 6000/min

Drehzahlbegrenzer regelt zu früh ab

drehen – auf just diese Drehzahl aber war der Drehzahlbegrenzer des Testwagens eingestellt. So ist die von mot ermittelte Spitze von knappen 183 km/h sicher realistischer, zumal der 318i auf ebener Srecke erst gegen Testende und nach langem Anlauf in den Abriegelbereich getrieben werden konnte. Dafür schwingt sich die bayrische Kompaktlimousine auch im fünften Gang zu respektablen 180 km/h auf. Über die Beschleunigungswerte gibt die Testanalyse auf Seite 30 Auskunft.

Wie die neue Karosserie ist auch das jetzige Fahrwerk nicht grundlegend, aber in vielen Details anders. An der Vorderachse sorgen nun sichelförmige Querlenker für eine verbesserte Abstimmung. Der Drehstab-Stabilisator wurde nach hinten verlegt, deutlich weicher und an der Achse angelenkt, der Lenkrollradius in Richtung Null zurückgenommen, aber noch immer leicht positiv belassen, ein Bremsnickausgleich verbessert das Fahrverhalten in engen Kurven. Leicht negativer Sturz und zwei Zentimeter breitere Spur runden die Maßnahmen an der Vorderachse ab.

Hinten ist die Spur um 1,9 cm breiter als früher, die Schräglenker sind nur noch 15° statt bislang 20° gepfeilt, was die Sturzänderungen beim Ein-

Sicher auch in Extremsituationen: 318i beim Slalomtest

und Ausfedern vermindert. Schnelleres Ansprechen der Federung begünstigt die nun erfolgte Trennung von Federn und Stoßdämpfern, was auch dem Gepäckraumvolumen zugute kam. Die Hinterachse hängt nun an drei Lagern an der Karosserie, was Mitlenkeffekte dieses Aggregats eliminiert. Serienmäßig gibt es hinten keinen Stabilisator mehr.

Der Raddurchmesser wuchs um ein Zoll auf 14er-Format, was vor allem der Bremsanlage nützt. Die Bremsscheiben vorn sind im Durchmesser etwas größer geworden und werden jetzt von Faustsätteln umfaßt, was den späteren Einsatz von asbestfreien Bremsbelägen möglich macht. Während der Testfahrten konnte das überarbeitete Fahrwerk voll überzeugen: Der BMW 318i liegt nun so, wie es sein Image schon immer suggerierte.

Vorbild war die 5er-Reihe: Armaturenbrett

Fußgängerschutz: Haubenabschluß

Rundlich: Motorhaube

Mehr Seitenhalt: Frontsitzlehne

Bequemer: Sitz rutscht zum Einsteigen vor

Weitgehend neutral und nur leicht untersteuernd, erreicht der neue Vierzylinder-Dreier enorm hohe Kurvengeschwindigkeiten. Auch wenn das Gaspedal zulange stehengelassen wird oder sich der Kurvenradius plötzlich verengt, kommt es nicht mehr zum berüchtigten Wegwischen des Hecks. Der Übergang zum Übersteuern erfolgt endlich leicht beherrschbar sanft.

Wie fest die Hinterachse auf der Straße klebt, macht die Tatsache deutlich, daß erst das kurveninnere Vorderrad abhebt, bevor das Heck zum Überholen ansetzt. Da auch

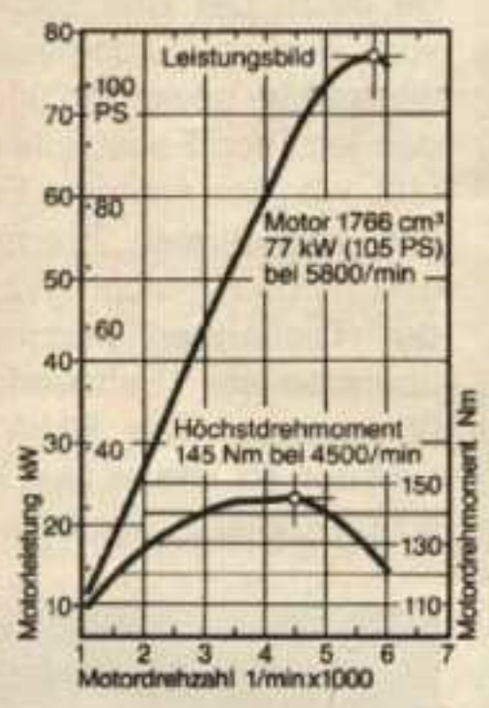
BMW 318i:

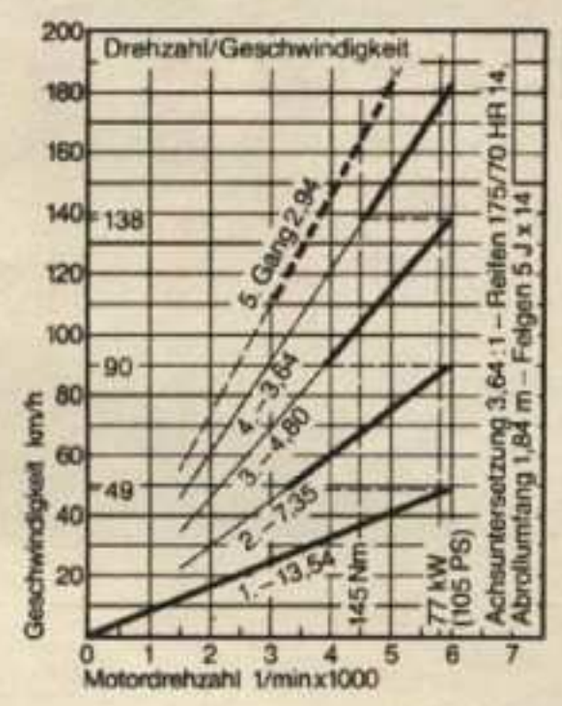
Daten und Meßwerte	Beurteilung

Motor und Leistung

MOTOR

77 kW (105 PS) bei 5800/min, 145 Nm bei 4500/min, Verdichtung 10,0 (Superkraftstoff 98 ROZ); Bohrung/Hub 89/71 mm, Hubraum: Steuerformel 1745 cm³, effektiv 1766 cm³. Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs eingebaut, obenliegende Nockenwelle mit Kettenantrieb. Kühlsysteminhalt 10,5 Liter, Motorölinhalt mit Filterwechsel 4 Liter, Bosch K-Jetronic-Einspritzanlage. 55 Liter-Tank unter Rücksitzbank, Batterie 44 Ah, Generator 910 Watt, Transistorzündanlage.





- [−] **Leerlauf:** Motor springt kalt und warm sofort an, geht beim Warmlaufen aber manchmal aus, Leerlaufdrehzahlen mit ca. 800/min sehr niedrig, etwas schüttelig.
- [+] **Gaspedal:** Gesamt- und Funktionsweg normal lang, exakte Dosierung möglich, leichtgängig.
- [−] **Vibrationen:** Bis 1800/min brummiger Motorlauf, darüber weitgehend schwingungsfrei, Geräusch gut gedämpft.
- [−] **Drehzahlgrenze:** erlaubte Höchstdrehzahl 6200/min, Drehzahlbegrenzer schon bei 6000/min.
- [−] **Tachoabweichungen:** Tacho 50 km/h = effektiv 45 km/h, Tacho 80 km/h = effektiv 74 km/h, Tacho 100 km/h = effektiv 94 km/h, Tacho 140 km/h = effektiv 133 km/h.
- [−] **Temperament:** Motor dreht zwar willig hoch, Motorleistung für Hubraum- und Preisklasse aber nur durchschnittlich.
- [+] **Leistungsgewicht:** Beim vollgetankten Testwagen mit 13,4 kg pro kW günstig (9,8 kg pro PS).
- [+] **Dritter Gang:** Höchstgeschwindigkeit 146 km/h, effektiv 139 km/h.
- [+] **Höchstgeschwindigkeit:** Werksangabe 184 km/h; mot-Messungen ergaben 183 km/h.
- [+] **Schaltpunkte:** Gang 1 in 2 bei 50 km/h, von 2 in 3 bei 91 km/h, von 3 in 4 bei 139 km/h.

Testnote 8,0

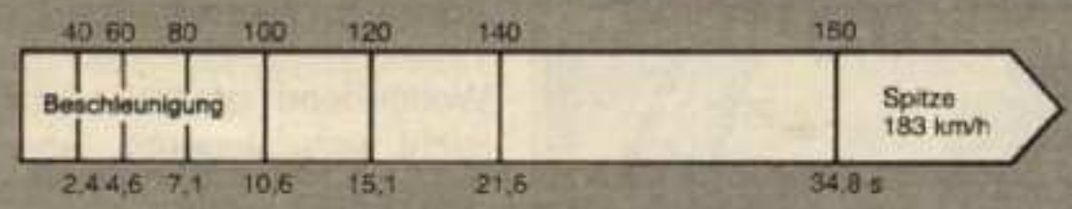
KRAFTÜBERTRAGUNG

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit automatischer Nachstellung, Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung (Serie: Viergang, Übersetzungen Gang 1 bis 4 wie Fünfganggetriebe). Übersetzungen 3,72 – 2,02 – 1,32 – 1,00 – 0,81 – R. 3,45. Antrieb auf die Hinterräder. Untersetzung 3,64.

- [+] **Kupplung:** Pedal- und Funktionsweg normal lang, Kupplungseingriff gut dosierbar.
- [+] **Schaltung:** Hebel liegt gut zur Hand, Rastung der Gänge leicht und präzise.

Testnote 10,0

FAHRLEISTUNGEN



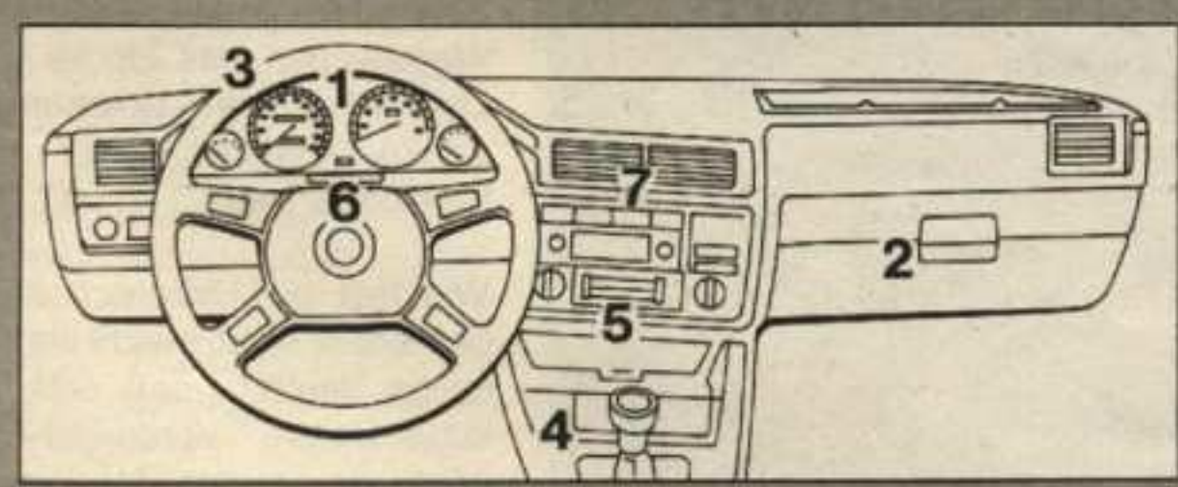
1 km mit stehendem Start ..... 32,0 s

- [+] **Elastizität:**
  Beschleunigung im 4. Gang (5. Gang in Klammern)
  60 bis 80 km/h ..... 6,4 (9,0) s
  60 bis 100 km/h ..... 12,5 (18,2) s
  60 bis 120 km/h ..... 19,5 (28,9) s
  60 bis 140 km/h ..... 28,5 (46,6) s

Testnote 8,5

Bedienung und Fahrwerk

HANDLICHKEIT



- [+] **Instrumente:** Tachometer und Drehzahlmesser sehr gut ablesbar (1).
- [+] **Bedienung:** Geräumiges Handschuhfach (2), griffiges Lenkrad (3), übersichtliches Heizungsschema (5), Service-Intervallanzeige (6).
- [−] **Bedienung:** Aschenbecher ungünstig plaziert (4), Schalter für heizbare Heckscheibe unbeleuchtet (7).
- [+] **Handlichkeit:** Lenkung ausreichend direkt, sehr leichtgängig und feinfühlig (guter Fahrbahnkontakt).

Testnote 9,5

Testanalyse

Daten und Meßwerte	Beurteilung

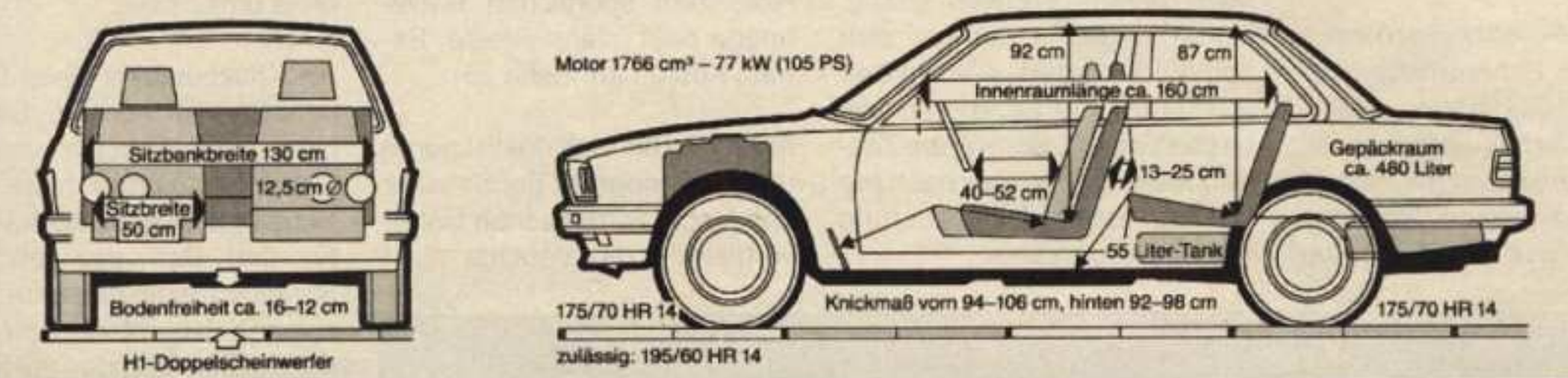
Bedienung und Fahrwerk

MASSE UND GEWICHTE

Länge/Breite/Höhe (unbelastet): 432,5/165,5/138,0 cm, Radstand 257,0 cm, Spurweite vorn/hinten 140,7/141,5 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 1000/460/1460 kg; Leergewicht des Testwagens/tatsächliche Zuladung 1030/430 kg. Anhängelast gebremst/ungebremst 1200/500 kg, Dachlast 75 kg, Achsstützlast 50 kg.

\+ **Karosserie:** Zweitürige Stufenhecklimousine, Einstieg nach hinten für Zweitürer gut, befriedigender Gepäckraum, sehr gute Übersichtlichkeit, Raumangebot vorne gut, hinten ausreichend, Lenkradumdrehungen 4,2; Wendekreis li/re 10,45/10,45 m, Spurkreis li/re 9,90/9,90 m.

Testnote 8,5



FAHRWERK UND FAHRSICHERHEIT

Radführung vorn an Eingelenk-Federbeinachse mit Bremsnickausgleich, Querlenker, Zugstreben und Federbein, Stabilisator. Zahnstangenlenkung mit Lenkungsdämpfer, Übersetzung 21,4. Radführung hinten einzeln an Schräglenkern, Tonnen-Schraubenfedern und Teleskopdämpfern. Reifen 175/70 HR 14 (Testwagen Uniroyal Rallye 340), Räder 5 J × 14 H2. Vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, vertikal geteiltes Zweikreissystem mit Verstärker und Regler; Karosserieschwingzahlen v./h. 78/102 je Minute.

Bremswege auf trockener Fahrbahn

aus 50 km/h — ca. 12 m

aus 100 km/h — ca. 51 m

Innengeräusche im 4. Gang:
(5. Gang in Klammern)

Leerlauf	51	dB(A)
60 km/h	62 (74)	dB(A)
80 km/h	66 (66)	dB(A)
100 km/h	68 (68)	dB(A)
120 km/h	72 (71)	dB(A)
140 km/h	74 (73)	dB(A)
160 km/h	77 (76)	dB(A)
Spitze	80 (79)	dB(A)

\+ **Abrollgeräusche:** Auf rauher und nasser Fahrbahn sehr gut gedämpft.

\+ **Eigenlenkverhalten:** Mild untersteuernd bis in den hoch angesiedelten Kurvengrenzbereich, dann gut beherrschbare Übersteuerneigung, geringe Lastwechselreaktionen, Haltekräfte am Lenkrad gering.

\+ **Federung:** Gut abgestimmt, aber eher sportlich straff als französisch weich.

\+ **Dämpfung:** Vorn und hinten relativ straff, nicht unerhebliche Seitenneigung, kein Nachschwingen der Karosserie.

\+ **Bremsverhalten:** Sehr gut dosierbare Fußbremse, niedrige Pedalkräfte, sichere Handbremswirkung.

\+ **Geräuschniveau:** Wind- und mechanische Geräusche sehr gut gedämpft.

Testnote 9,5

Wirtschaftlichkeit

Verbrauch Superkraftstoff (Liter/100 km):

zügig	8,2–9,6
scharf	10,8–12,5
Kurzstrecke	8,8–10,6
Testverbrauch/Mittel	10,7
Tankreichweite	514 km

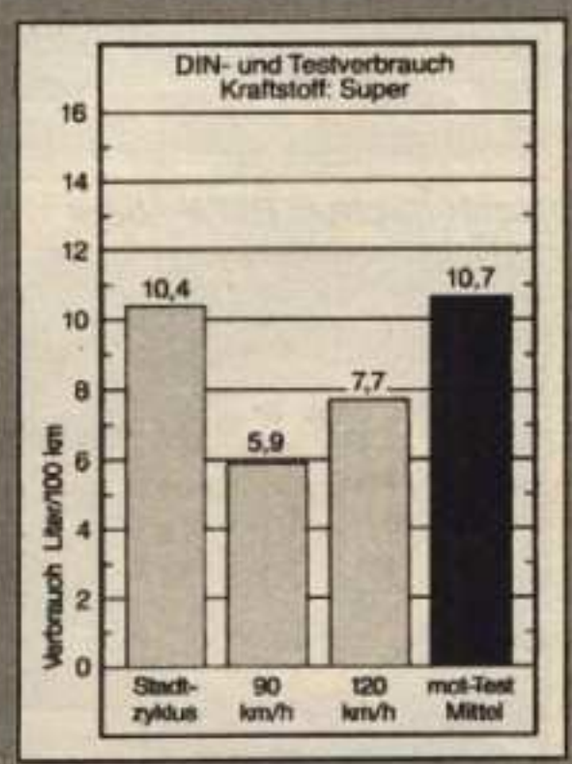
Ölverbrauch: ca. 0,2 l/1000 km.

Wartung: Einsatzbezogen mit Serviceintervallanzeige.

HUK-Typklassen: 18/19 (Voll-/Teilkasko)

Garantie: ein Jahr nach Erstzulassung ohne Kilometerbegrenzung.

Testnote 9,0



Testkompaß

Technische Daten und Meßwerte: K. Groetzner, H. Glanz; Zeichnungen: J. F. Drkosch

der Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten und die Verzögerung der Bremsen nichts zu wünschen übrig lassen, kann dem 318i endlich das Prädikat „sehr fahrsicher" zugestanden werden, zumal der Fahrer auch auf nassen Straßen nicht mehr ständig von durchdrehenden Antriebsrädern genervt wird.

Nur einen Punkt werden noch immer vom Fahrverhalten der 02-Serie träumende BMW-Fans weiterhin bemängeln. Beim Einlenken in die Kurve scheint die Reaktion des Autos verzögert, weil zunächst der Federweg in Seitenneigung verwandelt wird. Aufschaukelgefahr besteht aber nicht.

Dafür hält die Federung des 318i alle groben Stöße von den Insassen ab, ohne den Komfort eines Audi 80 oder gar Mercedes 190 bieten zu können.

Beschränkt ist auch weiterhin der Platz auf den Rücksitzen. Wirklich bequem kommen hier nur Kinder unter, für Erwachsene ist der gebotene Fußraum noch immer reichlich knapp. Vorne dagegen läßt es sich kommoder sitzen, weil die Seitenführung der Sitzlehnen verbessert wurde. Schwerere Zeitgenossen klagen aber nach wie vor über zu weiche Polsterung der Sitzvorderkante.

Die Sitzposition hat durch die serienmäßige Sitzhöhenverstellung deutlich gewonnen, auch der elektrisch verstellbare Außenspiegel kostet keinen Aufpreis. Erstaunlich ist, daß der Drehzahlmesser mit immerhin 220 Mark zusätzlich honoriert werden muß, was so gar nicht zum sportlichen BMW-Image paßt (siehe Preise, Extras, Kosten auf Seite 28).

Drehzahlmesser kostet Aufpreis

Ablesbarkeit der Instrumente und Bedienbarkeit der Schalter und Hebel waren schon bisher vorbildlich, da brauchte nicht viel zu geschehen. Die Retuschen sind denn auch mehr stylistischer Art. Wie in der 5er-Reihe ist der Armaturenträger nun sanft geschwungen. Die Türöffner siedeln jetzt wieder in konventioneller Art in der Türverkleidung, nicht mehr in der Armlehne. Die beiden hinteren Aschenbecher wanderten vom Seitenteil in die nach hinten verlängerte Mittelkonsole, die auch den zum Fahrer versetzten Handbremshebel und ein Kassettenfach für 42 Mark Aufpreis umschließt.

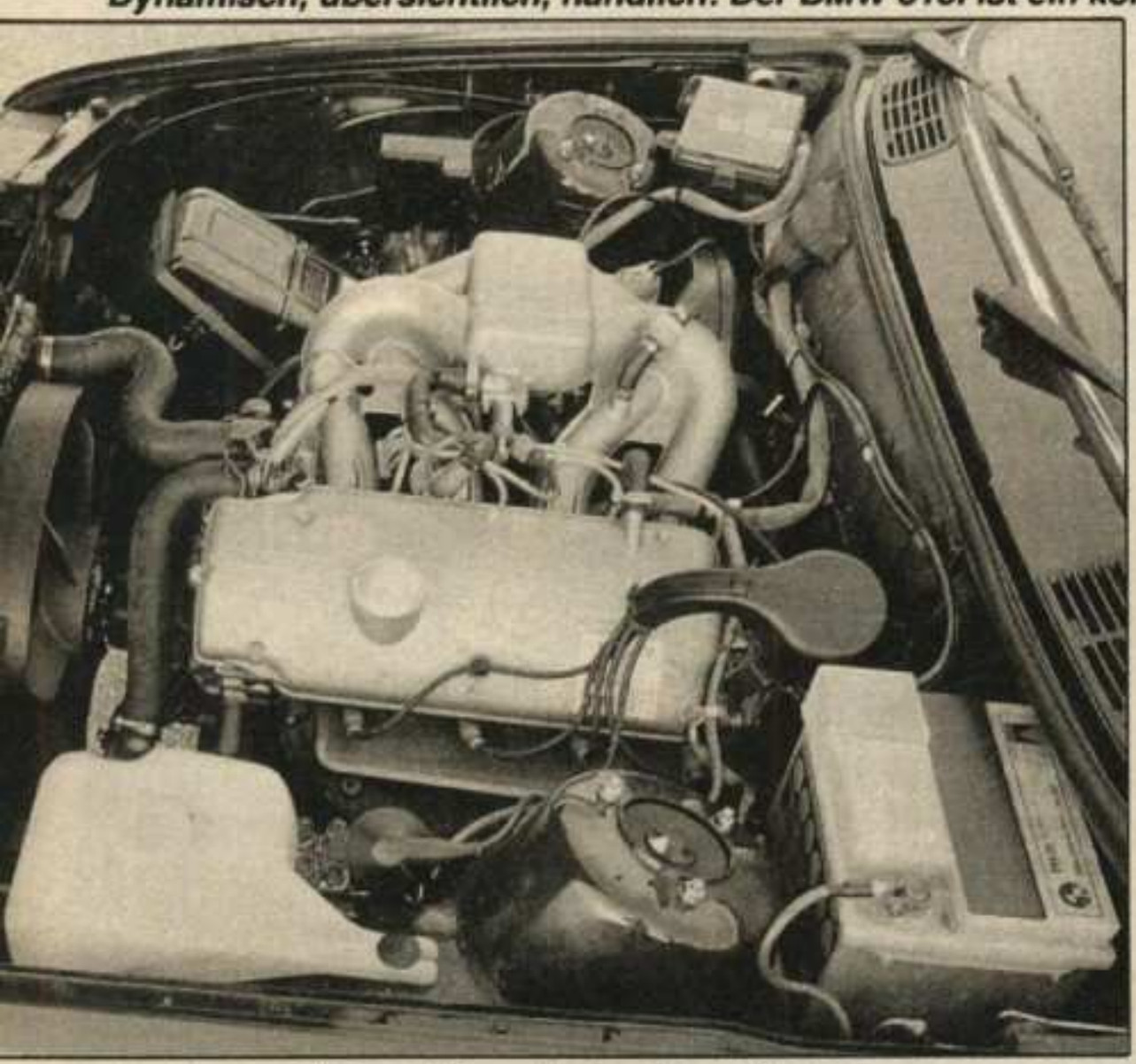
An Kritikpunkten bleibt in diesem Bereich viererlei: Der vordere Aschenbecher versteckt sich noch immer hinter dem Schalthebel, ein Dachhaltegriff für den Beifahrer fehlt, der Schalter für die heizbare Heckscheibe ist unbeleuchtet und die Heizleistung des auf luftseitige Regelung umgestellten Wärmetauschers ist eher unterdurchschnittlich.

Dafür wurde die Lüftung deutlich verbessert, was die neuen, walzenförmigen Eintrittsöffnungen auch optisch demonstrieren.

Überhaupt findet sich eine Reihe von Details im Innenraum, die das Gefühl des besonderen Automobils hervorrufen, mit dem sich BMW zu Recht schmückt. So wurden die hinteren Gurtschlösser in die Lehne eingebettet, der mittlere Beckengurt kann auf der Hutablage befestigt werden. Beim Vorklappen der Lehne gleiten die Frontsitze ein Stück vor, was den Einstieg nach hinten deutlich erleichtert. Alle Schalter und Hebel rasten überaus präzise, der Kunststoff des Armaturenbretts und Lenkrads vermittelt auch beim Anfassen Qualität. Das gilt ebenso für die Verarbeitung, die von absoluter Klapperfreiheit gekennzeichnet ist und von sehr kleinen Karosseriefugen.

Bis auf gewisse Schwächen des Triebwerks kann der neue 318i somit ohne weiteres das dicke Lob auf seine Fahnen heften, der beste Dreier zu sein, den es je gab. *Jochen Kruse*

Dynamisch, übersichtlich, handlich: Der BMW 318i ist ein kompaktes Auto geblieben



Fast unverändert: Vierzylinder-Einspritzmotor

Noch flacher: BMW-Niere

14 Zoll groß: BMW-Rad