

**316 318i**  
**320 323i**















BMW 2 Series Coupé  
BMW Group of Companies  
BMW Group of Companies  
BMW Group of Companies



**Der kompakte BMW:  
Nicht ein etwas größerer  
Kleiner, sondern der etwas  
kleinere Große.**

Die BMW 316, 318i, 320, 323i besitzen bei Triebwerk und Fahrwerk, bei Bedienungssicherheit, Fahrkultur und Innenraumkomfort sowie beim Systemangebot passiver Sicherheitseinrichtungen die Solidität und den technischen Aufwand der BMW Automobile der großen Klassen. Auf der Basis ihrer außerordentlichen Reife und Zuverlässigkeit wurden diese hochwertigen Detaillösungen in die Automobil-Dimensionen der anspruchsvollen Mittelklasse übertragen, fortentwickelt und neu abgestimmt.

Durch immer weiter verbesserte Details und kontinuierliche Vervollkommnung des Gesamtkonzeptes – z. B. die Einführung des jetzt von Grund auf überarbeiteten 4-Zylinder-Motorenprogramms und die konsequente Neugestaltung der Innenräume oder die Generation hubraumgünstiger Reihen-6-Zylinder-Triebwerke – sorgen wir dafür, daß die kompakten BMW ihrer Zeit immer um einiges voraus sind. Damit ist sichergestellt, daß sie ihren Fahrern nicht nachstehen.

**BMW setzt zwei neue »Zeitzeichen«:  
BMW 316, 318i.**

In einem weiteren entscheidenden Entwicklungsschritt stellt BMW ein überarbeitetes 4-Zylinder-Motorenprogramm vor, das hinsichtlich Leistungs- und Wirkungsgrad, d. h. bei Kraftstoffverbrauch, Abgas- und Geräuschemission, auf ein neues Niveau gebracht wurde. Die Mittel: gravierende Änderungen an den entscheidenden Triebwerksteilen und Zusatzaggregaten. Einsatz von Lösungen, die bei den größeren Triebwerks-Vorbildern im BMW Programm den Kampf um mehr Effektivität und Wirtschaftlichkeit bereits erfolgreich führen.

**Die Lösung zwischen groß und klein heißt nicht mittel, sondern BMW.**

Der kompakte BMW ist die technologische Synthese zweier scheinbar unüberbrückbarer automobiler Gegensätze: Die einen sind für den Verkehr zu groß. Und andere für die Sicherheit zu klein.

Der kompakte BMW ist die verkehrsgerechte und gleichzeitig sicherheitstechnisch hochwertige Lösung dieses Problems – ein außerordentlich sicheres und trotzdem übersichtliches

und vitales Automobil. Er kombiniert in idealer Weise die Eigenschaften schneller, bequemer Reiselimousinen mit denen der wendigen, beweglichen Stadtwagen.

Dieses BMW Konzept gibt es in vier Alternativen: als BMW 316 und 318i mit 1,8 l 4-Zylinder-Motoren, einem Vergaser-Triebwerk im 316 und einer K-Jetronic-Benzineinspritzung im 318i – sowie als BMW 320 und 323i mit 2 l Vergaser- bzw. 2,3 l Einspritz-Reihen-6-Zylinder-Motoren. Automobile, die bei aller prinzipiellen Ähnlichkeit auf unterschiedliche Anforderungen zugeschnitten sind.

**Wir sind der Zukunft wieder ein Stück  
zuvorgekommen: BMW 320, 323i.**

Als wichtiger Fortschritt beim Verhältnis des Menschen zum Automobil ist festzustellen, daß das größere Automobil immer seltener mit dem Ziel gekauft wird, damit größeres Prestige zu erwerben. Das Ergebnis: Auch automobiler Technik und Ausstattung für höchste Ansprüche werden in immer kompakteren Formen realisiert.

Als vorweggenommenes Stück Zukunft stellen wir mit den BMW 320 und 323i zwei Fahrzeuge vor, die die Idee der kompaktesten Form von Leistungsfähigkeit mit völlig neuen Möglichkeiten erfüllen – und so ihren Fahrern eine neue automobiler Erlebniswelt erschließen.

316

318i

320

323i



Wir haben dazu die Laufkultur und die souveräne Kraftentfaltung der BMW Reihen-6-Zylinder-Triebwerke in die geringe Hubraumgröße von 2 und 2,3 l übertragen. Durch ihren seidenweichen, vibrationsfreien Lauf sorgen diese Triebwerke für eine Fahrkultur, wie sie für so kompakte Automobile ungewöhnlich ist.

Das Streben nach Vollkommenheit ist auch beim Automobil nicht billig. Aber lohnend. Für den anspruchsvollen Fahrer ist es deshalb weniger eine Frage, ob er einen dieser kompakten BMW kauft. Sondern eher welchen.

Die unverwechselbare optische Eigenständigkeit der BMW 3er Reihe entsteht durch die Synthese dynamischer Konturen und einer sachlichen, unaufdringlichen Form. Und durch ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Gesamtabmessungen und Innenraum – Voraussetzung für das Prinzip der äußeren Zurückhaltung bei innerer Großzügigkeit. Der Wagenkörper wirkt flach und gestreckt, die Verglasung ist großflächig.

Ein deutliches äußeres Unterscheidungsmerkmal der beiden Modellgruppen BMW 318, 318i und BMW 320, 323i sind die Halogen-Doppelscheinwerfer-Einheiten der 6-Zylinder-Versionen.

Die 6-Zylinder-Modelle haben Niederquerschnittsreifen und den

Modellschriftzug im Frontziergitter. Das Heck ist bis auf die Kennzeichnung bzw. die zwei Auspuff-Endrohre beim 323i identisch.

Vorn und hinten seitlich sind eng anliegende Stoßstangenecken herumgeführt, die ein Verhaken vermeiden und auch an diesen Stellen Schutz vor leichten Parkierschäden bieten (1/2). Die Stoßstangen und den seitlichen Wagenkörper schützen Gummistoßleisten. Großer Seiten-Einblickwinkel durch außenstehende Blinkleuchten vorn und hinten (1/2).

Ein angedeuteter Spoiler vorn verbessert den Luftwiderstandsbeiwert und verringert die Auftriebskräfte an der Vorderachse (3).

Der von innen elektrisch verstellbare Außenspiegel ist aerodynamisch günstig im Fensterdreieck angebracht. Das sorgt für weniger Windgeräusche und verhindert weitgehend die Seitenscheiben-Verschmutzung (4).

Sämtliche Signalleuchten werden bei BMW in Größe und Leuchtstärke so ausgelegt, daß optimale Erkennbarkeit sichergestellt ist (5). Eine Nebelschlußleuchte ist in die Heckleuchten-Einheit integriert.

Besonders konstruierte Dachsäulen und Karosserieverstärkungen, starke Mittelsäule mit anschließendem Überrollbügel (6).

Die kompakten BMW bieten einen hohen Verarbeitungsstandard und eine hervorragende Fertigungsqualität,

auch beim Lack. Hier sorgt eine gewissenhafte Detailarbeit beim Karosserieschutz für dauerhafte Solidität.

In einem speziellen Verfahren wird die Karosserie bei der Vorbehandlung und elektrophoretischen Grundierung in einem Tauchbad mit einem korrosionsfesten Grundierlack überzogen und danach mit einer Mehrschicht-Lackierung versehen. Ein sorgfältiger, in der Praxis erprobter Unterbodenschutz und die spezielle BMW Hohlraumkonservierung, die auch den letzten Winkel erreicht, garantieren darüber hinaus Langlebigkeit und Wertbeständigkeit. Ein Beispiel für Hochwertigkeit auch im Detail: Die Auspuffanlage ist an den kritischen Stellen innen und außen alubeschichtet – das erhöht die Lebensdauer beträchtlich.

Dieser Prospekt zeigt teilweise Ausstattungsdetails und Metallic-Farben, die nur auf Wunsch und gegen Aufpreis lieferbar sind.



1



2



3



4



5



6





BMW 318i  
Sonderausstattung  
Niederquerschnittreifen, 165/70 HR 13 auf  
BMW-Stahlfelgen





BMW 320  
Schwarzlackierung, Ausrollk-Antenne,  
BMW Leichtmetallfelgen, Lenkruhle-Hebebock,  
Kopfstützen im Fond, Schwertler-Wisch-Wasch-  
Anlage, Nebelscheinwerfer











## Komfort ist bei BMW nicht nur Bequemlichkeit. Sondern vor allem bequeme Sicherheit.

Durch ein überlegenes Konzept und hochwertige Technik realisiert der kompakte BMW einen für die Gesetze der Mittelklasse entscheidenden Entwicklungsschritt: Er schafft die harmonische Synthese eines eindeutig sportlichen Charakters mit einem



1



2



3



4

außerordentlichen Komfortniveau. Er bietet nicht nur noch mehr Dynamik und Vitalität, sondern gleichzeitig auch gesteigerte Fahrkultur in zukunftsweisender Konsequenz.

Dieses neue Gleichgewicht der Kräfte gibt dem Fahrer die Leistung für reaktionsschnelles Anpassen ebenso wie den Komfort für überlegene Ruhe und souveräne Zurückhaltung. Und damit alle technischen Voraussetzungen, ein ausgezeichnete, fairer und verantwortungsbewußter Autofahrer zu sein.

### Nehmen Sie Platz in neuer Qualität.

Der Innenraum präsentiert sich bis ins Detail in einer neuen Gestaltung. Mit neuem, wertvollere Teppichboden – auch auf der Hutablage – anspruchsvollerer Dachhimmel-Verkleidung, neuer Polsterung und neuen Innenfarben, aufeinander abgestimmt, wie es der Gestaltung der großen BMW Limousinen entspricht.

Die 6-Zylinder-Modelle bieten darüber hinaus eine Innenausstattung im Anspruchsniveau der automobilen Oberklasse – mit noch luxuriöseren Sitzbezugsstoffen, Türverkleidungen mit Stoffmittelteil in harmonischer Abstimmung auf die Polsterung der Sitze, aus dem gleichen Material, wie es im großen BMW – dem 728i – Verwendung findet.

Für Ordnung sorgen bequem erreichbare Ablagemöglichkeiten im beleuchteten Handschuhfach, auf der Armaturentafel, in der Mittelkonsole und in den Türablagekästen (4).

Die mit viel konstruktivem und materiellem Aufwand gestalteten Sitze der kompakten BMW gehorchen strengen anatomischen Anforderungen. Sie verbinden eine vorbildliche Sitzhaltung durch Formgebung und Polsterhärte mit einem ausgezeichneten Seitenhalt des Körpers. Sitzfederung und Fahrzeugfederung/-Dämpfung sind eine Funktionseinheit und deshalb exakt aufeinander abgestimmt.

Die Sitzverankerung und die gesamte Sitzmechanik sind von absolut solider, sorgsam getesteter Haltbarkeit – ein wesentlicher Faktor der inneren Sicherheit bei Kollisionen. Der Untergurt ist seitlich am Sitz verankert und ermöglicht so in jeder Sitzposition eine optimale Gurtbandführung im Beckenbereich. Der Verschluß ist mit einer Hand bedienbar, der Handbremshebel griffgünstig gestaltet (1).

Die Kopfstützen sind durch Knopfdruck in der Höhe einstell- und abnehmbar (2).

Weit öffnende, großzügig dimensionierte Türen ermöglichen einen leichten Einstieg auch in den Fondraum. Die Lehne des Beifahrersitzes läßt sich vom Fahrersitz aus entriegeln und vorklappen (3).

Ob Sie fahren oder mitfahren – die Ausstattungskultur, der qualitative Standard von Material und Verarbeitung sind bei BMW für jeden Platz obligatorisch. Auch die anatomisch gestalteten Fondsitze mit Einzelsitzandeutung (3) bieten festen Halt für den Körper und erfüllen so die Voraussetzungen für bequemes Mitfahren. In die Seitenverkleidung integrierte Armlehnen erhöhen den Komfort.

Serienmäßig wird die 3er Reihe hinten außen mit 3-Punkt-Automatik-Sicherheitsgurten ausgerüstet, in der Mitte mit einem statischen Beckengurt.

Ein weiterer wesentlicher Beitrag zum Fahrkomfort sind die umfassenden Maßnahmen zur Geräuschreduzierung. In gründlichen Versuchen wurden alle Geräuschquellen analysiert und das Schwingungsverhalten aller Detailkonstruktionen untersucht. Das Ergebnis: eine aufwendige Lagerung von Triebwerk (z. B. serienmäßig hydraulischer Dämpfer zwischen Kurbelgehäuse und Vorderachsträger bei den 4-Zylindern), Getriebe und Schaltung sowie elastische Aufhängung des Kühlers und der Auspuffanlage. Zusätzlich geräuschmindernd sind die geschickt gestalteten stabilen Fensterrahmen und die hochwertigen Dämm-Materialien.

Der Kofferraumboden ist mit Vlies-Teppich ausgekleidet und mit ca. 460 l Inhalt großzügig dimensioniert. An der Kofferraumklappe befindet sich eine Werkzeugbox und ab BMW 320 eine direkte Kofferraumbeleuchtung zusätzlich zur indirekten Beleuchtung, die ab BMW 316 zur Serie zählt.





















**Sonderausstattungen – ein perfektes System der Wunscherfüllung.**

Für den kompakten BMW steht ein ausgewogenes Programm von Sonderausstattungen gegen Aufpreis zur Verfügung, mit dem der Fahrer dieses Automobil seinen ganz individuellen Wünschen anpassen kann.

Stahlkurbel-Hebedach (zugfreie



Hebestellung) mit mechanischer Betätigung einschließlich niedriger Vordersitze (1).

Leichtmetallfelgen verringern die ungefederten Massen, erhöhen die aktive Fahrsicherheit, das Feder-Dämpfer-Verhalten wird verfeinert, Fahrbahnkontakt und Laufruhe insgesamt werden nochmals verbessert. Für den BMW 316/318i in Verbindung mit breiterer Bereifung 185/70 HR 13.

Scheinwerfer-Wisch-Wasch-Anlage



und Halogen-Nebelscheinwerfer (2).

Reichlich ausgestatteter Werkzeugkasten (3).

Verchromte Radzierringe.

Ausstellfenster hinten und grüne oder braune Wärmeschutzverglasung rundum.

BMW 3-Speichen-Sicherheits-Sportlenkrad, lederummantelter Kranz und vollumschäumte Speichen, speziell entwickelter Sicherheitspralltopf (4). Recaro-Sitze in schwarzer Kunst-





BMW 323i Sonderausstattung: BMW Leuchtstange, Radio, Stereo, Fahrer- und Beifahrer-Sicherheitskopfschutz



4 leder- oder anthrazitfarbener Stoffausführung mit verstellbarer Oberschenkelauflage (5).  
Kunstlederpolsterung.  
Radio-Anlage. Verschiedene Modelle auf Wunsch lieferbar (6/Radio BMW Bavaria Cassette Stereo Reverse mit Verkehrsfunk). Bei Monoanlagen werden 2 Lautsprecher vorn, bei Stereo insgesamt 4 Lautsprecher und ein Überblendregler eingesetzt, davon die hinteren in die Hutablage integriert.

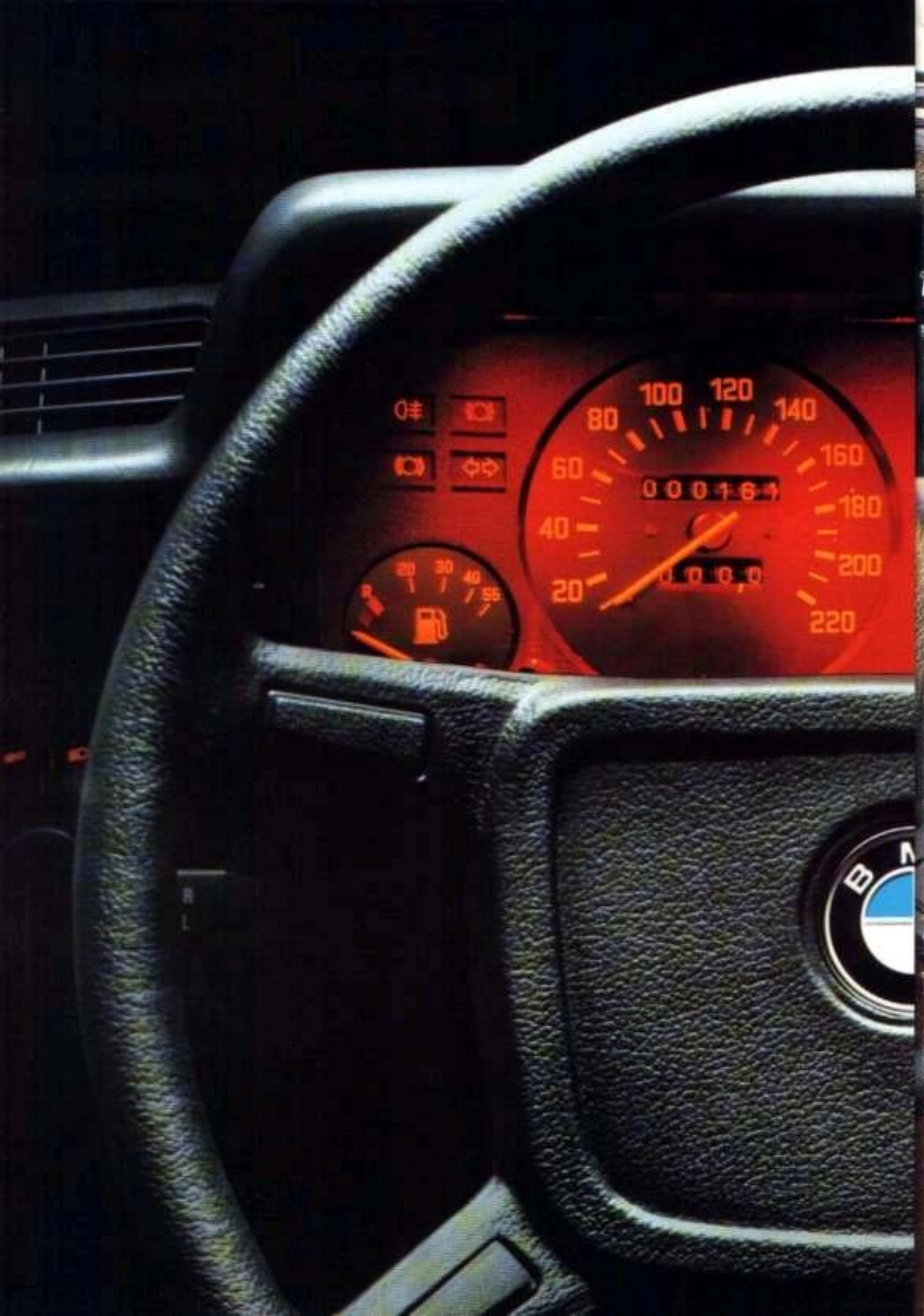


5 Ein wichtiges Sicherheitselement ist der 2-kg-Feuerlöscher am Fahrersitz vorn (auch in Verbindung mit Recaro-Sitzen).  
Das besonders breite Angebot von Getriebe-Alternativen macht es möglich, die Getriebe-Charakteristik exakt an den individuellen Fahrstil anzupassen. Neben den serienmäßigen 4-Gang-Getrieben stehen bei der BMW 3er Reihe sowohl eine Getriebe-Automatic als auch zwei 5-Gang-Getriebe zur



6 Verfügung, von denen eines mit Schongang-Charakteristik und das andere als Sport-Getriebe (ab BMW 320) ausgelegt ist. Für das Sport-Getriebe empfehlen wir die Kombination mit einem Sperrdifferential.  
Weitere Sonderausstattungen siehe Seite Technische Daten.

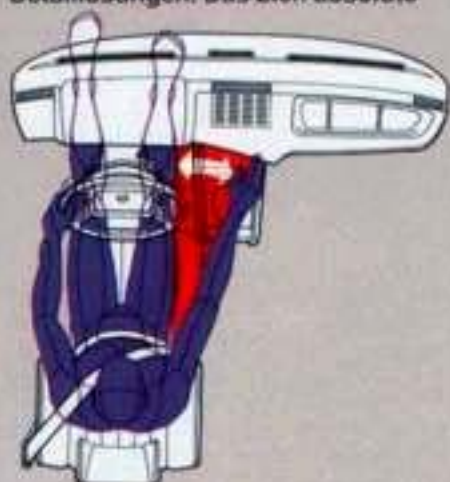






## Die Technologie der Entspannung.

Der außerordentliche Innenraumkomfort der kompakten BMW hat eine klare Funktion: außerordentliche Fahr-sicherheit. Dafür besitzen diese Automobile auf der Basis modernster wissenschaftlicher Erkenntnisse zur Bedienungs- und Konditionssicherheit eine Vielzahl konstruktiv aufwendiger und zukunftsweisend gestalteter Detailösungen. Das Ziel: absolute



Übersicht, müheloses Beherrschen der hochwertigen Automobiltechnik, sicheres, kontrolliertes Reagieren und entspanntes Fahren.

BMW baut mehr Automobil für den Fahrer. Damit das Automobil nicht mehr als nötig vom Fahrer verlangt.

Schnelle Aktion und Reaktion setzen perfekte Sicht und Übersicht voraus. Deshalb werden bei BMW, ausgehend von der Augenellipse, die Sichtwinkel durch die Scheiben nach oben, unten und seitlich (1) ebenso wie die Sicht auf Innen- und Außenspiegel (2) sowie Instrumente und Bedienungselemente optimiert.

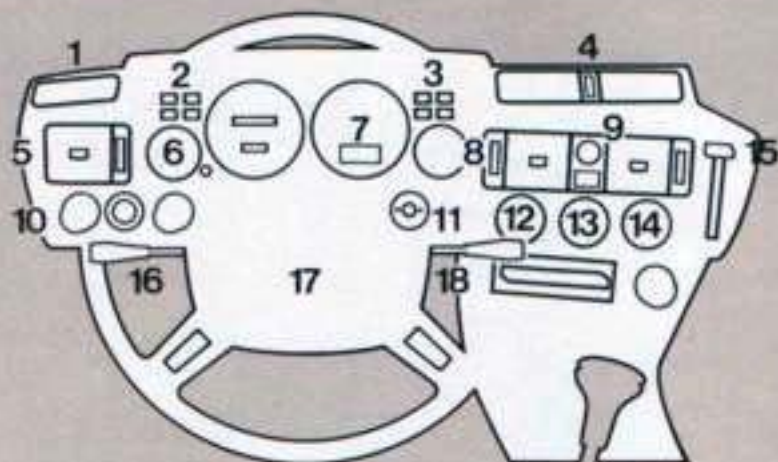
Zur Bedienungssicherheit trägt die gute Übersichtlichkeit der Karosserie ebenso bei wie das Cockpit, das in zukunftsweisender Form ergonomischen Anforderungen entspricht. Alle Bedienungselemente sind verwechslungssicher angebracht und teilweise mit orange beleuchteten Symbolen versehen.

Die konkav um den Fahrer geführte Armaturenanlage versetzt unabhängig von Sitzposition und Armlänge jeden Fahrer in die Lage, alle Bedienungselemente bequem, schnell und sicher zu erreichen. Diese Bedienungssicherheit

wird ergänzt durch konsequente Maßnahmen zur Konditionserhaltung – besonders durch das beispielhafte Heizungs- und Belüftungssystem, das in seiner Wirkung und Leistung dem der Automobile höherer Klassen entspricht (3/4). Die Heizung spricht schnell an, die Temperatur läßt sich stufenlos wählen. Die Warmluft kann wahlweise in den Fußraum und/oder zum Entfrostern durch 5 Düsen an die Front- und Seitenscheiben gelenkt werden (3). Die Seitenscheiben werden

dabei durch 2 festeingestellte Düsen beschlagfrei gehalten.

Die Belüftungsanlage sichert individuelle und zugfreie Frischluftzufuhr über ein separates Leitungssystem, dabei ist jeder Ausströmer individuell richtbar und abstellbar. Die Belüftung wurde durch 4 zusätzliche Austrittsgitter im direkten Anstrahlbereich der Frontpassagiere optimiert. Sie sind einzeln schwenkbar und absperbar. Beide Systeme können durch ein Dreistufen-Hochleistungsgebläse unter-



1. Warmluftaustritt zur Seitenscheiben-Entfrostung.
2. Anzeigenfeld mit Kontroll-Leuchten für Blinklicht, Nebelschlußleuchte, Handbremse angezogen (gleichzeitig Niveauekontrolle der Bremsflüssigkeit) und Bremsbelag-Verschleißanzeige.
3. Anzeigenfeld mit Kontroll-Leuchten für Öldruck, Batterie-ladung, Fernlicht.
4. Frischluftaustritt für den Kopfbereich, abschaltbar.
5. Austrittsgitter für Frischluft, individuell horizontal und vertikal richtbar sowie abstellbar.
6. Tankuhr mit Kontroll-Leuchte -Kraftstoff auf Reserve.
7. Quarzuhr bzw. ab BMW 320 (sonst auf Wunsch) Drehzahlmesser mit integrierter Digitaluhr.
8. Zwei Austrittsgitter für Frischluft, vor allem zur direkten Körperanstrahlung des Fahrers und Beifahrers, horizontal und vertikal richtbar sowie abstellbar.
9. Leuchtdruckschalter für Warnblinkanlage mit Auffindbeleuchtung. Feld darunter mit Symbolen für Defrosterstellung.

10. Zugschalter für Stand- und Fahrlicht, gleichzeitig Regelknopf für Armaturenbeleuchtung. Daneben Leuchtdruckschalter für heizbare Heckscheibe, Doppelzugschalter für Nebelschlußleuchte und Nebelscheinwerfer vorn (auf Wunsch). Generell mit beleuchteten Symbolen.
11. Drucktaste für Uhrzeit-Abruf bei Ausstattung mit Digitaluhr und nicht eingeschalteter Zündung. Justierpunkte für Stunden-/ Minuten-Einstellung.
12. Drehschalter für Temperatur-regelung der Warmluft.
13. Drehschalter für leistungsfähiges dreistufiges Gebläse.
14. Drehschalter für Luftverteilung oben, unten, Mitte.
15. Schieberegler für Frischluftzufuhr.
16. Kombinations-Schalthebel für Richtungsanzeige, Lichthupe, Fernlicht und Parklicht.
17. Schaumstoffummanteltes 4-Speichen-Sicherheitslenkrad mit großflächiger Prallplatte und 4 Hauptasten.
18. Kombinations-Schalthebel für zweistufigen Scheibenwischer mit Intervall-Schaltung und Wisch-Wasch-Automatik.



BMW 320  
Sonderausstattung: Radio BMW Bavaria Cassette  
Stereo Reverse mit Verkehrsfunk









stützt werden. Durch eine sorgfältige Erforschung der Strömungswege im Innenraum und eine dementsprechende Platzierung und Ausrichtung der Lüftungs- und Heizungsauslässe entstehen abgestimmte Warm- und Kaltluftzonen – der Kopfbereich ist immer angenehm kühl und selbst bei Höchstabgabe des Gebläses zugfrei (3). Zwangsentlüftung mit Austritten hinter der Regenrinne an den hinteren Dachsäulen.

Zur nochmaligen Steigerung des Wohlbefindens dient die als Sonderausstattung lieferbare, in das Frischluftsystem und seine Bedienung integrierte Klimaanlage mit grüner Wärmeschutzverglasung. Sie ist die Grundlage für besonders angenehme Temperaturverhältnisse unter allen Wetterbedingungen.

Die BMW 320 und 323i sind serienmäßig mit einer Digital-Zeituhr mit 24-Stunden-Anzeige ausgestattet, die im direkten Blickfeld des Fahrers in den Drehzahlmesser integriert ist (dies gilt auch für die Sonderausstattung Drehzahlmesser beim BMW 316 und 318i). Die orangefarbenen Ziffern mit zweistufiger Helligkeits-Anpassung leuchten mit Einschalten der Zündung auf (auch bei abgeschalteter Zündung ist eine Abfrage der Uhrzeit möglich).

Ein besonderes Komfortelement ist z. B. die perfekt auf das Triebwerksprogramm abgestimmte Getriebe-Automatic (5/als Sonderausstattung). Sie wirkt wie ein Co-Pilot, der dem Fahrer das Hantieren abnimmt, ohne seine Entscheidungsfreiheit zu beeinträchtigen. Alle Kupplungs- und Schaltvorgänge entfallen. Im Stadtverkehr etwa kann eine Automatic die psycho-physiologische Belastung um ein Viertel senken.

Die BMW Getriebe-Automatic ist ein perfekt integrierter Bestandteil des gesamten Antriebssystems und exakt auf den Drehmomentverlauf der BMW Triebwerke abgestimmt. Die automatische Wahl der günstigsten Übersetzung führt zu geringeren Drehzahlen und senkt damit nicht nur zum Vorteil von Fahrer und Umwelt das Geräuschniveau, sondern sorgt auch für eine geringere Beanspruchung aller kraftübertragenden Aggregate, d. h. auch für eine noch größere Lebensdauer des Triebwerks und eine günstige Reifen-Ökonomie.

Im Stadtbetrieb mit ständigem stop-and-go-Verkehr wirkt sich die optimale Gangwahl auch positiv auf den Kraft-

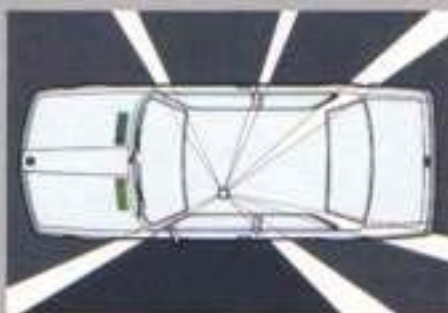
stoffverbrauch aus. Gerade für den Anhängerbetrieb ist die BMW Automatic für das problemlose Anfahren am Berg besonders geeignet.

Ein weiterer Beitrag zum faszinierenden Fahrkomfort bei geringen wie auch bei hohen Geschwindigkeiten ist die für alle Modelle der 3er Reihe auf Wunsch lieferbare Servolenkung mit fallender Kennlinie der Servopumpe. Sie variiert ihre Kraftunterstützung über die Durchflußmenge der Pumpe mit der Motordrehzahl. Das heißt, sie wird z. B. beim Einparken voll wirksam, wodurch sich der Wagen spielend mit zwei Fingern dirigieren läßt, baut aber mit zunehmender Motordrehzahl für Höchstgeschwindigkeiten spürbar ab. Der Fahrer hat so bei hohen Geschwindigkeiten, bei denen es nur um kleine Lenkausschläge geht, wieder das direkte Lenkgefühl und damit den besseren Kontakt zur Straße.

Das 4-Speichen-Sicherheitslenkrad hat eine großflächige Prallplatte

in spezieller, verformungstauglicher Tulpenform und Hauptasten. Kranz, Speichen und Prallplatte sind zusammenhängend umschäumt.

Durch exaktes Zusammenspiel von Sitz- und Sichtposition mit Pedalerie und Lenkrad mühelose Bedienung beim Rangieren und Parken. Hervorragende Rundumsicht durch große Fensterflächen mit sehr kleinen toten Sichtfeldern (1). Großzügiges, beleuchtetes Ablagefach. Auf Wunsch abschließbar. Steckdose für aufladbare Handlampe (Sonderzubehör) serienmäßig (6). Drehzahlmesser mit Digital-Zeituhr ab BMW 320 serienmäßig, sonst auf Wunsch.









## Das Triebwerk des kompakten BMW: Die Steigerung der bekannten Überlegenheit.

Es sind weniger die Konstrukteure, die heute Charakter und Leistungsfähigkeit eines Triebwerks bestimmen, als vielmehr die Konditionen und Forderungen des Verkehrs. Vom Verkehrsteilnehmer werden Anpassung und Anpassungsvermögen gefordert. Und weil diese Flexibilität mit einem starken Antriebsaggregat leichter zu erreichen ist als mit einem schwachen, ist die überlegene Leistung von BMW Triebwerken kein Selbstzweck, sondern unerläßliche Voraussetzung für Beweglichkeit und damit Sicherheit.

### Der Anspruch verändert die Klasse.

Für die BMW 320/323i wurde ein kompaktes Reihen-6-Zylinder-Triebwerk entwickelt. Dadurch wurden das Fahrvergnügen, der Fahrkomfort und die Fahrkultur der großen BMW Klasse auf kompakteste Dimensionen übertragen. Wir haben damit einen Schritt getan, der die Grenzen der Mittelklasse entscheidend verschoben hat und Fahrern mit fortschrittsgerechten Ansprüchen völlig neue Möglichkeiten eröffnet.

### Die 6-Zylinder im kompakten BMW: Aufstieg zum Wesentlichen.

Die großen BMW Reihen-6-Zylinder gehören zu den besten, effektivsten und zuverlässigsten Hubkolben-Motoren, die je für Automobile konstruiert wurden. Für ihre Laufeigenschaften, ihre überragenden Drehmoment-/Drehzahl-Verhältnisse, ihre turbinenartige Leistungsentwicklung brauchen andere entweder mehr Zylinder oder mehr Hubraum.

Wir haben die konstruktiven Vorteile dieser Triebwerke auf das für 6-Zylinder niedrige Hubvolumen von 2 bzw. 2,3 l übertragen. Es sind Konstruktionen, die dem modernsten Stand der Triebwerkstechnik entsprechen; sie sind in jedem Detail optimal auf diese Hubraumgröße ausgelegt und realisieren alle Detaillkenntnisse, die die außerordentliche Zuverlässigkeit, Standfestigkeit und Lebensdauer der großen BMW 6-Zylinder ausmachen.

Auch bei dieser niedrigen Hubraumgröße hat sich BMW bewußt für den 6-Zylinder-Reihenmotor entschieden.

Denn um die Laufkultur und die typische Vibrationsarmut von BMW 6-Zylinder-Triebwerken zu erreichen, müssen die Massenkräfte und -momente der 1. und 2. Ordnung vollständig ausgeglichen sein – was beim 6-Zylinder-Reihenmotor der Fall ist. Beim 6-Zylinder-V-Motor dagegen sind nur die Massenmomente der 1. und beim 5-Zylinder-Reihenmotor weder die Massenmomente der 1. noch der 2. Ordnung ausgeglichen, so daß sich für diese Varianten allein aus dem Konstruktionsprinzip mehr oder weniger große Nachteile für die Laufkultur ergeben.

Es gibt kein Automobil, das die Ansprüche der Spitzenklasse kompakter erfüllt als die BMW 320 und 323i. Sie vergrößern so für ihre Fahrer die Distanz zur Mittelklasse: nicht durch mehr umbauten Raum, sondern durch höheren technischen Aufwand.

### Maßhalten in bester Leistungsform: die 4-Zylinder der kompakten BMW.

Das Ziel, bescheidener zu werden, ohne Substanz aufzugeben, nicht allein Beschränkungen zu akzeptieren, sondern ein vernunftbestimmtes Verhältnis zum Automobil zu gewinnen, besitzt mit diesen BMW Motoren die treibende Kraft. Mit sicheren Erkenntnissen und einer Reihe leistungsfähiger Einrichtungen, bei denen die großen BMW Pate gestanden haben, präsentiert sich das 4-Zylinder-Triebwerksprogramm der kompaktesten BMW Klasse auf höchstem technischen Niveau: Leistungsvermögen und Wirkungsgrad, Kraftstoffverbrauch, Abgasverhalten und Lärmemission zeigen, daß wir im Wettstreit um mehr Effektivität und Wirtschaftlichkeit äußerst erfolgreich sind.

Der 1,8 l Vergasermotor des BMW 316 offeriert bei gleichbleibender Leistung mit größerem Hubraum einen überproportionalen Drehmoment-Anstieg von 14%. Die zweite wesentliche Änderung ist die Verdichtungs-erhöhung auf 9,5:1 – ein Wert, der früher Hochleistungsmotoren vorbehalten war. Die damit verbundene Umstellung auf Superbenzin führt zu einer deutlichen Verbrauchssenkung.

Das Einspritz-Triebwerk des BMW 318i erzielt durch die Verdichtung auf 10:1 einen hohen thermischen Wirkungsgrad, durch präzise Gemisch-aufbereitung und -zuführung sowie



stets exakte Zündzeitpunkte mit 77 DIN kW (105 PS) eine höhere Leistung – und zugleich erheblich reduzierten Verbrauch.

**Mehr Effektivität – das heißt mehr Intelligenz der Technik.**

Der BMW 316 besitzt einen erstmals eingesetzten 2B4-Fallstrom-Registervergaser mit einer neuen Startautomatik-Einrichtung, dem nadelgesteuerten TN-Starter (1). Diese verfeinerte, völlig bedienungsfreie Startautomatik sorgt mit besonders genauer Gemischzusammensetzung und Kraftstoffzumessung für ausgezeichnete Kaltlaufleistungen und Wirtschaftlichkeit. Der BMW 320 ist mit einem Doppelregister-Vergaser 4A1 mit TN-Starter ausgerüstet, der zuverlässig und leistungsfähig zugleich arbeitet (3).

Ein Dehnstoffelement steuert – abhängig von Außenlufttemperatur und

Lastzustand des Motors – die Ansaugluftvorwärmung. Das Resultat ist eine magere Gemischaufbereitung im Teillastbereich. Das bedeutet geringeren Verbrauch und weniger Schadstoff-Emission bei geringer Leistungsausnutzung – jedoch ohne Leistungseinbuße für den Vollastbetrieb.

Im BMW 323i und 318i (2) wird durch die mechanische K-Jetronic-Einspritzanlage mit Luftmengenmessung die für die jeweiligen Fahrbedingungen richtige Kraftstoffmenge bestimmt, was bei günstigem Kraftstoffverbrauch die Reaktionsfähigkeit und das Temperament des Triebwerks vergrößert und zu abgasarmer, umweltfreundlicher Verbrennung führt. Die Benzineinspritzung ist jeweils auf das Triebwerk abgestimmt und steigert so die Leistungsfähigkeit noch einmal deutlich.

Die BMW 323i und 318i besitzen eine einteilige Sauganlage, die in ähnlicher

Ausführung bei den leistungsstarken 6-Zylindern eingesetzt wird. Durch die längenoptimierten, untereinander gleichlangen Ansaugrohre und ein optimiertes Sammelvolumen ergibt sich eine gleichmäßige Zylinderfüllung und dadurch – bei guter Motorcharakteristik – ein hervorragendes Ansprechverhalten des Motors.

Die BMW der 3er Reihe verfügen als erste Automobile über eine kontaktlose Transistorzündung in Hybrid-Technik, die den Zündzeitpunkt besonders exakt einhält und zur Kraftstoffreduzierung beiträgt. Sie zeigt, das BMW stets als einer der ersten modernste Technologien einsetzt, wenn durch sie Leistungsfähigkeit erhöht oder Gewicht reduziert werden kann.

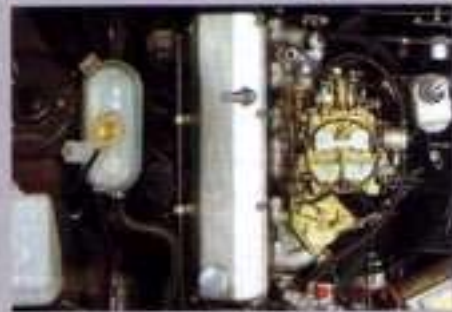
Dem aus den 6-Zylinder-Motoren entnommenen, speziell abgestimmten sphärischen Brennraum verdanken die Motoren der 3er Reihe ihre hervor-



1



2



3



4



5





ragende Gemischverbrennung. Dies wird erreicht durch die Volumenkonzentration des Gemischs um die Zündkerze und der gegenüberliegenden Quetschfläche (4).

Die Kurbelwelle der 6-Zylinder ist, wie bei den großen BMW, 7fach gelagert und mit 12 Gegengewichten ausgestattet – das führt in Verbindung mit dem konzeptionellen physikalischen Vorteil des 6-Zylinder-Reihenmotors zu dem berühmten, nahezu schwingungsfreien Lauf (5). Ebenso ist die obliegende Nockenwelle 7fach gelagert, was zu außerordentlich dynamischer Steifigkeit des Ventiltriebs und zu hoher Drehfreudigkeit führt.

**Das BMW Reihen-6-Zylinder-Konzept reicht vom BMW 320 bis Le Mans.**

Das BMW Angebot unterscheidet sich von anderen auch durch das einzigartige Votum für den Reihen-6-Zylinder: Über 60% der BMW Produktion werden heute mit Reihen-6-Zylindern ausgerüstet, und BMW setzt bereits bei 2 l Hubraum ausschließlich Reihen-6-Zylinder ein.

Bei BMW gewinnt man aber nicht nur den Vorteil, schon in sehr kompakten Automobilen über Reihen-6-Zylinder verfügen zu können. Sondern auch die absolute Sicherheit, dieses Triebwerks-Konzept auf jeder Modellebene in bestmöglicher Qualität zu erwerben.

Der hohe Stand der BMW Triebwerks-Technik ist auch daran abzulesen, was BMW aus Reihen-6-Zylindern zu machen in der Lage ist: im BMW 320 mit 2 l 90 DIN kW (122 PS), in der Serienversion des M1 mit 3,5 l 204 DIN kW (277 PS), in der Saugversion der Gruppe 4 über 353 DIN kW (über 480 PS). Bereits 1976 fuhr das legendäre 3 l Renncoupé mit einem Turbo-Triebwerk von über 588 DIN kW (über 800 PS) Leistung um die Markenweltmeisterschaft.

### **BMW Sportlichkeit: Das Bekenntnis zur Leistung.**

Ein Unternehmen ist wie ein Mensch. Ist es von seiner Grundeinstellung her sportlich und treibt es Sport, so ist es durchtrainiert, begeisterungsfähig, leistungsstärker. Und letztlich auch erfolgreicher. Die Produkte eines solchen Unternehmens spiegeln das wider. Denn auch die Menschen, die BMW Automobile bauen, sind von ei-

nem fairen, gesunden und sportlichen Wettstreit erfüllt. Sie sind stolz auf ihr Können und ihre Marke und lösen so ihre Aufgaben mit jenem entscheidenden Mehr an Begeisterung und Freude. Also besser. Diese wichtige Nuance strahlt auf alles aus, was BMW entwickelt, fertigt und wartet. Und das wiederum kommt letzten Endes jenen zugute, die einen BMW fahren.

Motorsport muß auch als wichtiger Beitrag dazu gesehen werden, den technologischen Stand des Automobilbaus auszubauen. Denn sehr leistungsfähige, sichere und qualitativ hochwertige Automobile sind eine Basis für deutsche Wettbewerbsfähigkeit im Ausland. Der Motorsport bei BMW hat z.B. durch umfassenden Einsatz von 6-Zylinder-Triebwerken wichtige Impulse für die gegenwärtigen Antriebe der großen BMW gegeben, die mit vernünftiger Zylinderzahl und sinnvollem Hubraum soviel erreichen

wie viele andere erst mit erheblich größeren Aggregaten. Die Formel-Motoren auf 4-Zylinder-Basis – der erfolgreiche Formel 2 wie auch der neu entwickelte Formel 1 – sind ein Beitrag zur Erforschung höherer Triebwerksbelastung und der Turbo-Technologie, die sehr leicht und kompakt bauende Triebwerke ermöglicht. Ein Turbo-Triebwerk hat ein sehr günstiges Leistungsgewicht. Und Gewichtersparnis heißt auch Kraftstoffeinsparung. Zudem ermöglicht ein gewichtsgünstiges Triebwerk auch eine günstige Achslastverteilung. Wie seriennah gerade bei BMW Motorsport ist, erkennt man auch daran, daß es in der Formel 1 und 2 kein anderes Triebwerk gibt, das wie bei den BMW Formel-Motoren auf dem serienmäßigen Motorblock (4-Zylinder der BMW 3er Reihe) aufbaut.









## Das Fahrwerk des kompakten BMW: Die Kunst, Zukunftweisendes zukunftsicher zu machen.

Jeder BMW besitzt eine der aufwendigsten und damit fahrsichersten Fahrwerkskonstruktionen der Welt. Die technische Formel: Federbeine vorn, Schräglenker hinten.

Für den kompakten BMW wurde dieses Fahrwerkskonzept vollständig überarbeitet. Dadurch wurden die bereits vorhandenen außerordentlichen Fahreigenschaften nicht nur auf die Gesamtkonstruktion des Automobils zugeschnitten, sondern insgesamt noch einmal deutlich verbessert und an das Optimum automobiler Beweglichkeit herangeführt.

Der kompakte BMW besitzt als Ergebnis dieses Optimierungsprozesses ungewöhnlich präzise Laufeigenschaften bei geringen wie bei hohen Geschwindigkeiten und bei jeder Form von Straßenqualität. Er bietet dazu ein hohes Maß an Fahrkultur und Fahrkomfort, selbst bei Grenzgeschwindigkeiten noch mehr Fahrsicherheit und eine ungewöhnlich sportliche Leistungsfähigkeit.

Federbeine mit Nachlaufversatz vorn sorgen für gesteigerte Seitenführungskräfte und geringe Lenkkräfte, besonders beim Einparken. Die breite Spur ermöglicht in Verbindung mit dem langen Radstand große Kurvengrenzgeschwindigkeiten und damit hohe Sicherheitsreserven.

Bei den Schräglenkern hinten sind Federung und Dämpfung in Federbeinen zusammengefaßt. Eine zusätzlich angebrachte Pendelstütze am Hinterachsgetriebe optimiert das Eigenlenkverhalten der Hinterachse bei Kurvenfahrten. Durch eine äußerst sorgfältige Feinabstimmung bei Federung und Dämpfung wurde eine neue Mitte zwischen sportlich und komfortabel gefunden.

Der BMW 323i steigert die Freude am sportlichen Fahren durch eine straffere Fahrwerksabstimmung. Neben dem Drehstabstabilisator hinten sorgen Wankneigungsanschläge in den Federbeinen vorn für die Begrenzung der Schräglage bei sehr hohen Kurvengeschwindigkeiten, noch besseres Fahrverhalten und noch größere aktive Sicherheit bis in die Kurven-Grenzbereiche.

Die exakte, aber leichtgängige Len-

kung sichert präzises Lenken ohne nervenaufreibende Lenkkorrekturen auch bei hohen Geschwindigkeiten – und damit ermüdungsfreies, schnelles Fahren.

Auf Wunsch können die BMW der 3er Reihe mit einer Servolenkung ausgerüstet werden, die drehzahlabhängig gesteuert wird. Das heißt, bei zunehmender Drehzahl wird die Servounterstützung abgebaut, so daß bei hoher Geschwindigkeit der direkte Kontakt zur Fahrbahn erhalten bleibt.

Das der hohen Leistungsfähigkeit des kompakten BMW immer überlegene Bremssystem besitzt vorn Scheibenbremsen (beim 323i innenbelüftet), die durch ihre besondere Scheibenstärke eine gute Wärmeaufnahme und damit eine hohe Standfestigkeit garantieren. Die Hinterachse besitzt große Trommelbremsen, beim BMW 323i wurden, der höheren Leistung Rechnung tragend, Scheibenbremsen hinten vorgesehen. Zusätzliche Trommelbremsen an der Hinterachse sind für die Handbremse vorgesehen.

Ein leistungsfähiger Bremskraftverstärker verringert die Pedalkraft beim Bremsen und läßt dadurch noch feineres Dosieren der Bremskräfte zu. Das Zweikreis-Bremssystem hat einen Bremsdruckminderer für die Hinterachse, mit Kunststoff überzogene Bremsleitungen und eine Niveauekontrolle der Bremsflüssigkeit sowie Fühler für Bremsbelagverschleiß mit Kontroll-Leuchten-Anzeige im Cockpit.

Die Karosseriegestaltung erfüllt konstruktive Maximalforderungen. Der Wagenkörper ist allseits formsteif, die Fahrgastkabine mit der Bodengruppe zu einer verwindungssteifen Einheit verschweißt. Es gibt keine Karosserie-Eigenbewegungen, die die präzise Mechanik des Fahrwerks und seine Geometrie beeinflussen.

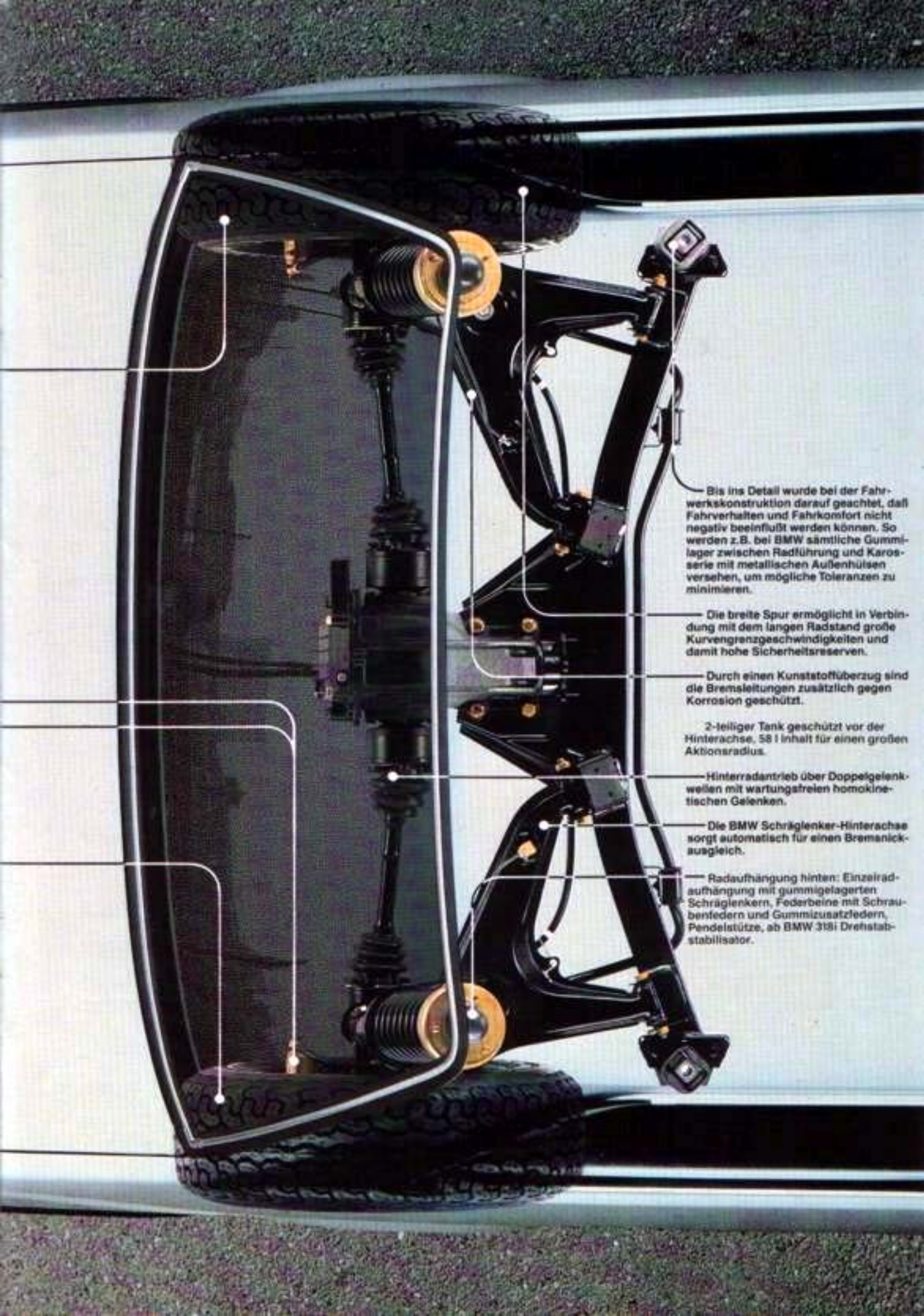
Lage und Position jedes einzelnen Rades der BMW Fahrwerkskombination stellen sich unabhängig voneinander nach einem vorkonstruierten Abstützprogramm auf jede Fahr- und Straßensituation ein. Beim Einlenken in Kurvenfahrten und Spurwechsel bei schneller Fahrt auf gerader Straße erhält das kurvenäußere Rad einen der Kurvengeschwindigkeit angepaßten Sturz. Das Fahrwerk überträgt dadurch große Seitenführungskräfte, stützt sich besser gegen die Kurve ab und läßt eine hohe Querbeschleunigung zu.

Das Zweikreis-Bremssystem der kompakten BMW in Verbindung mit der Achskinematik ist dem Leistungsangebot angepaßt und nutzt in jeder Situation die überlegene Leistungsfähigkeit des Fahrwerks voll aus. Ein Bremsdruckminderer verhindert ein Überbremsen und somit ein Blockieren der Hinterräder. Er schützt so vor unkontrollierbaren Schleuderbewegungen. An der Scheibenbremse vorn links wird der Bremsbelagverschleiß durch einen Fühler kontrolliert, beim BMW 323i zusätzlich auch hinten rechts.

Die BMW der 3er Reihe verfügen über Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten (BMW 323i Scheibenbremsen vorn und hinten, vorn innenbelüftet, zusätzlich Trommelbremse für die Handbremse hinten). Mit Hilfe spezieller Computer-Programme zur Simulation der thermischen Belastung in extremen Situationen wurde die Leistungsfähigkeit optimiert.

Die BMW 316/318i verfügen über Reifen der Größe 165 SR auf 5 J Felgen, die BMW 320/323i über 185/70 HR 13 auf 5 1/2 J Felgen (316/318i auf Wunsch). Als Sonderausstattung können Leichtmetallfelgen 5 1/2 x 13, bei BMW 316/318i nur in Verbindung mit den Niederquerschnittsreifen gewählt werden.





Bis ins Detail wurde bei der Fahrwerkskonstruktion darauf geachtet, daß Fahrverhalten und Fahrkomfort nicht negativ beeinflußt werden können. So werden z.B. bei BMW sämtliche Gummilager zwischen Radführung und Karosserie mit metallischen Außenhülsen versehen, um mögliche Toleranzen zu minimieren.

Die breite Spur ermöglicht in Verbindung mit dem langen Radstand große Kurvengrenzgeschwindigkeiten und damit hohe Sicherheitsreserven.

Durch einen Kunststoffüberzug sind die Bremsleitungen zusätzlich gegen Korrosion geschützt.

2-teiliger Tank geschützt vor der Hinterachse, 58 l Inhalt für einen großen Aktionsradius.

Hinterradantrieb über Doppelgelenkwellen mit wartungsfreien homokinetischen Gelenken.

Die BMW Schräglenker-Hinterachse sorgt automatisch für einen Bremanickausgleich.

Radaufhängung hinten: Einzelradaufhängung mit gummigelagerten Schräglenkern, Federbeine mit Schraubenfedern und Gummizusatzfedern, Pendelstütze, ab BMW 318i Drehstabilisator.



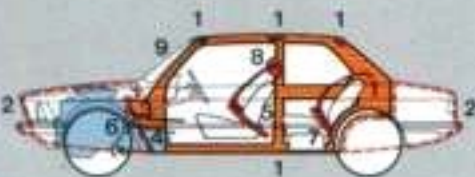
**Was man beim kompakten BMW als Sicherheit kauft, ist nicht billig. Was man aber dadurch gewinnt, ist unbezahlbar.**

Sicherheit beim Automobil muß den Notwendigkeiten der Praxis ebenso gehorchen wie den Möglichkeiten der Theorie. Denn das theoretisch sicherste Fahrzeug wäre übergroß, zu schwer – und unpraktikabel. Und das für den Verkehr praktikable Automobil klein, zu kurz – und unsicher. BMW bietet eine zukunftsweisende, technologisch hochwertige und verkehrsgerechte Lösung dieses Problems: die kompakten BMW.

Ihre überlegene Sicherheit entsteht nicht durch Größe und Gewicht, sondern durch sorgfältig durchdachte, hochstabile Konstruktionen. Dadurch bieten sie leistungsfähigste Sicherheitstechnik – und sind trotzdem verkehrsgerecht beweglich, übersichtlich und außerordentlich wendig. Sie beeindrucken nicht durch Unförmigkeit und Masse, sondern durch die konstruktiv optimierte Gestaltung der Karosserie-Struktur und Stahlblech-Profillierung.

Ein BMW ist durch dieses Gesamtkonzept ohne Leichtbau-Kompromisse und durch seine hohe aktive Sicherheit eines der sichersten Automobile, die man heute kaufen kann.

Diese Summe technischer Leistungen hat ihren Preis. Aber nicht das Automobil sollte Ihnen diesen Preis wert sein. Sondern Ihre Sicherheit.





## Sicherheits-Systematik bei BMW: Das perfekt abgestimmte Zusammenspiel.

Ein BMW ist einmal so fahrsicher gebaut, daß der Notfall möglichst selten eintritt. Und zum anderen so, daß – wenn er eintritt – die Folgen kalkulierbar bleiben. Die Überlegenheit des BMW Sicherheits-Vorsorgesystems für diesen Ernstfall beruht nicht nur auf der Hochwertigkeit seiner Einzeleinrichtungen – wie z.B. dem wirksamen Knautschverhalten des Vorderwagens, dem voll integrierten Überrollbügel oder der akribisch konstruierten und sorgfältig getesteten Sicherheitszelle. Sondern darüber hinaus auf der sorgfältigen Abstimmung aller Sicherheitsdetails zu einer umfassenden Systematik, die dem Fahrer ein unübertroffenes Maß an Sicherheit garantiert.

Der Name der für ihre Preis- und Größenklasse außergewöhnlichen Summe sicherheitstechnischer Leistungen: BMW Lebenserhaltungssystem.

Im Ernstfall gibt ein BMW nicht auf, sondern nach. Und zwar mit System.

Grundsätzlich besteht neben dem energieaufnehmenden Zusammenfallen von Blechpartien des Vorderwagens die Aufgabe, mit sehr viel System die auftretenden Kräfte von einem Teil des Wagens in die anderen überzuleiten. Ein wichtiger Bestandteil der Kräfte-Ableitung beim Front-Crash (1) ist z.B. der steife Radhausbereich für die Federbein-Achskonstruktion. Bei der Abstützung des Rades im Radhaus können hohe Kräfte aufgenommen werden, die dann wiederum gut in den Bereich der vorderen Dachsäulen und der Längsträger übergeleitet werden können (2), ohne die Sicherheitszelle als Überlebensbereich zu beeinträchtigen.

Die deformierbare Frontpartie unterbricht durch vorgegebene Detailzonen den Verzögerungsvorgang bei einer Frontkollision so gezielt, daß eine ideale Abstimmung mit Funktion und Verhalten des Rückhaltesystems erzielt wird. In dem Moment, in dem die Karosserieverformung der Frontpartie am größten ist und damit die Verzögerungskräfte am geringsten sind (Tal der Kurve), wird der angeschnallte Insasse vom Gurt aufgefangen und somit eine insgesamt für Fahrzeug und Insasse relativ geringe und erträgliche Verzögerung erreicht (3). Die Frontpartie wurde dazu mit spezifischen Soll-Knick-Stellen sowie speziellen Knautsch-Sicken-Zonen bei Front-

klappe und Radhäusern versehen (4).

Das Knautschverhalten der Motorhaube ist gesteuert, sie knickt gezielt aus und dringt nicht in die Verbundglas-Frontscheibe (5). Sicherheits-Verriegelung (Fanghaken) für die Motorhaube (6).

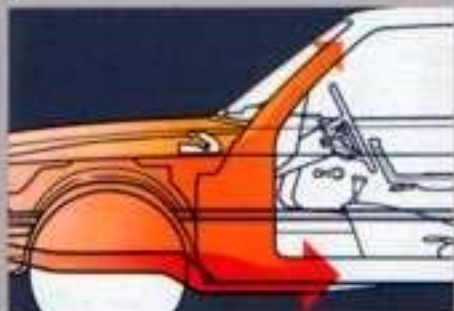
Ein besonders konstruierter Kardantunnel und ein steifer Stirnwandbereich verhindern das Eindringen von Motor und Getriebe in den Fahrgastraum (7). Das Lenkgetriebe ist geschützt außerhalb der Knautschzone, die geknickte Sicherheitslenksäule verhindert die durchgehende Übertragung von Stoßkräften (8).

In die Systematik ist das Sicherheitslenkrad voll integriert. Es besitzt einen gepolsterten Lenkradkranz und eine große Prallfläche mit spezieller, verformungstauglicher Tulpenform (9).

Die Türen bleiben durch spezielle Sicherheitsverschlüsse während der Kollision geschlossen – und lassen



1



2



3



sich danach von außen und innen öffnen, da die steife Sicherheitszelle ein Verformen verhindert.

## Die BMW Sicherheitszelle: Einblick in ein Denkmodell.

Zur gezielten Nachgiebigkeit der Knautschzonen gehört die Unnachgiebigkeit der Fahrgastzelle – als Überlebensraum im Ernstfall. Ein BMW besitzt deshalb als Ergänzung zum gesteuerten Knautschverhalten des Vorder- und Hinterwagens eine formstabile Sicherheitszelle, die die Insassen bei schrägen und seitlichen Kollisionen und vor allen Dingen bei Überschlägen jeder Art zuverlässig schützt (10). Bei der passiven Sicherheit wird von BMW nicht nur die Erfüllung der Gesetzesforderungen angestrebt, sondern grundsätzlich eine 30 %ige Übererfüllung.

Die Fahrgastzelle ist in 3 Ebenen geschützt (11): im unteren Fahrzeugbereich, gebildet durch Verstärkungen an der Vorderwand, spezielle seitliche

Längsträger und Träger hinter der Fondsitzebank und im Kofferraum. Im mittleren Bereich durch Ausbildung der Armaturentafelaufnahme (12), Gestaltung der Türen, einschließlich Scharnieren und Schloßverstärkungen sowie Verstärkung der Hutablage (13). Und im oberen Bereich durch Stabilisierungsprofile im Dach rundum und einen Überrollbügel als Fortsetzung der Mittelsäulen (14).

Einen Teil der Sicherheitszelle bilden besonders profilierte Verstärkungen wie z.B. die verstärkten Dachsäulen vorn und hinten, die systematisch geplant und sorgfältig getestet werden (15).

Dem Kopfbereich hat BMW bei der Gestaltung der Sicherheitszelle besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Gerade bei Überschlägen darf das Dach nicht zu weit eingedrückt werden. Deswegen hat ein BMW starke Mittelsäulen in Verbindung mit einem Über-



4



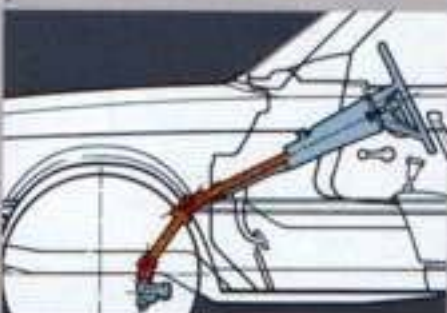
7



10



5



8



11



6



9



12



rollbügel (14) und besonders profilierten Vorder- und Hintersäulen, wodurch ein außerordentlich steifer Verband des Daches garantiert wird (16).

Die Fensterrahmen der Türen sind ebenfalls nach Sicherheitsmaßstäben gestaltet und verstärken zusammen mit der Tür die Überrollfestigkeit der Karosserie noch einmal.

Auch die beste Sicherheitskonstruktion der Karosserie kann nur dann voll wirksam werden, wenn sie durch eine systematische Innenraum-Sicherheit ergänzt wird. Deshalb ist die gesamte Ausstattung eines BMW immer mehr als oberflächlicher Komfort. Die Details integrieren sich in das Gesamtsystem der Sicherheitsvorsorge – als sorgfältig getestete Basis für mehr Sicherheit.

Der Innenraum bietet einen systematisierten, gezielt energieaufnehmenden Insassenschutz im Bereich

unterhalb der Fensterlinie ebenso wie auch in der Kopf- und Schulterzone. Armaturendetails sowie Griffe und Spiegel sind elastisch verankert bzw. deformierbar. Die Sicherheitspolsterung führt von der Armaturentafel bis in den Knieraum (17).

Die Armaturentafel garantiert selbst beim kompaktesten BMW durch aufwendige Maßnahmen einen hohen Sicherheitsstandard. Voluminöse Polsterung vermindert die Risiken bei einem Frontalaufprall. Blechverstärkungen im Armaturentafel-Bereich sind so gestaltet, daß die Kanten vom Fahrgastraum wegzeigen (12).

Das Zünd-Anlaß-Schloß ist mit technischem hohem Aufwand so in die Lenksäulen-Verkleidung integriert, daß der Schlüssel nicht im direkten Knie-Aufprallbereich liegt und das Schloß dennoch ungehindert erreicht werden kann.

Durch die serienmäßige Kombi-

nation von Kopfstützen (durch Knopfdruck in der Höhe einstellbar) und 3-Punkt-Automatik-Sicherheitsgurten vorn bieten BMW Automobile systematische Sicherheit (18).

Die Kopfstützen sind fest in die Vordersitzlehnen eingelassen und lassen sich exakt auf die Körpergröße einstellen – Voraussetzung für das Vermeiden folgeschwerer Beschädigungen der Halswirbelsäule.

Die Automatikgurte sind mit einer Hand mühelos zu bedienen. Sie haben generell eine doppelte Sperrfunktion. Sie sprechen auf Fahrzeugverzögerung und auf Gurtzug an.

Sicherheit:  
Auch eine Sache der Vernunft.

Die ganze Leistungsfähigkeit des BMW Sicherheitssystems nutzt nur dem angegurten Insassen. Das Anlegen des Gurtes ist deshalb nicht



13



16



19



14



17



20



15



18



21



nur Vorschrift, sondern entscheidende Voraussetzung für größtmögliche Sicherheit: Profis fahren mit Gurt.

**Es gibt viele Gründe, aus denen man einen BMW fahren könnte. Und einige, aus denen man einen fahren sollte.**

Bei BMW fertigen und montieren Tausende von Mitarbeitern hochwertige Technik. Und einige hundert Spezialisten haben ausschließlich die Aufgabe, diese Technik systematisch zu zerstören. Detail für Detail, Baugruppe für Baugruppe. Und Automobil für Automobil.

Der BMW Karosserieversuch besitzt dazu eine der modernsten Testanlagen zum Erforschen von Sicherheitseinrichtungen im Automobil. In hochspezialisierten Teststationen mit perfekter technischer Ausrüstung und im Versuchsgelände werden mit Hilfe von konsequenten Simulationsserien und in aufwendigen Realversuchsreihen die Gesamt- und Detailkonstruktionen bei Überschlägen und Zusammenstößen auf ihre Belastbarkeit und Reaktion überprüft.

Dabei werden besonders die exakten Zusammenhänge zwischen allen möglichen Fahrzeugdeformationen und dem Wirksamwerden von Sicherheitsmaßnahmen erforscht, getestet und bis zur Perfektion verbessert. Z.B. Pendelschlag auf die Armaturentafel (19) – sie ist zur Vermeidung von Kopfverletzungen gerundet und verformbar – und Belastungsprüfung der integrierten Einheit Sitz/Kopfstütze (20).

In aufwendigen Tests werden Kollisionen simuliert. So werden z.B. mit einem Testschlitten das Rückhaltesystem und die Sicherheitseinrichtungen im Cockpit überprüft und optimiert (21).

Die Festigkeit von Gurt- und Sitzverankerungen wird sorgfältig kontrolliert, denn sie ist wichtige Voraussetzung für zuverlässige Innenraumsicherheit (22).

Die Funktion der Stoßfänger bei langsamen Geschwindigkeiten wird am Pendel überprüft (23). Auch die bei seitlichen Kollisionen wesentliche Festigkeit der Seitentüren (24) wird getestet.

#### Die Freude am Fahren.

Der Fahrer des kompakten BMW Zweitürers wird nicht nur die Freude

an der präzisen Mechanik, der sorgfältigen Verarbeitung und der Leistungsfähigkeit modernster, aufeinander abgestimmter Einzelkonstruktionen genießen. Sondern auch jene eigenständige Überlegenheit erfahren, die aus der optimalen Übereinstimmung von Mensch und Maschine entsteht – und zum souveränen Beherrschen vitaler Bewegung im Straßenverkehr führt.

Und auch dies ist ein Merkmal der Freude am Fahren: Fachmännisch geschulte Spezialisten in den BMW Service-Stationen in aller Welt sind die Garantie dafür, daß BMW Automobile mit dem gleichen Sachverstand und der gleichen Sorgfalt behandelt werden, mit der sie entwickelt und gebaut wurden.



22



23



24





Extrem starke Sicherheitszelle mit besonders konstruierten Dachsäulen, Verstärkungen seitlich am Dachrahmen, oberhalb der Front- und Heckscheibe und integriertem Überrollbügel, mit Querträgern im Bereich der Armaturenanlage, als Hutablage und hinter der Sitzbank sowie besonders steifen Längsträgern (1).

Kraftstoffbehälter in Schutzposition vor der Hinterachse (7).

Türen mit versenkten Außengriffen und Sicherheitsverschlüssen (5).

Verbundglas-Frontscheibe (9).

Innenraum energieaufnehmend mit schwerentflammenden Materialien gepolstert, 3-Punkt-Automatikgurte mit Gurtschloß an den Sitzen und in der Höhe einstellbare Kopfstützen vorn serienmäßig (8).

Extrem knickende Sicherheitslenksäule, Sicherheitslenkrad, Lenkgetriebe weit außerhalb der Knautschzone (6).

Starrer Kardantunnel und Stirnwandbereich (4) verhindern bei einem Frontalaufprall das Eindringen von Motor und Getriebe in den Fahrgastraum.

Gezielt ausknickende Motorhaube mit spezieller Sicherheitsverriegelung (3).

Gesteuertes, energieverzehrendes Knautschverhalten vorn und hinten mit einer auf Wirkung und Ansprechzeit der vorderen Automatikgurte abgestimmten Deformation des Vorderwagens (2).

Das Sicherheitskonzept der kompakten BMW: Selbst die teuerste Fahrsicherheit ist preiswert. Man bezahlt sie nur mit Geld.





BMW 116  
Sonderausstattung  
Sonderpreis: 111.100,- DM (1981) 116 1.8i  
BMW Stahlwagen, Stahlkoffel, Halbes



# Technische Daten

# BMW 316

# BMW 318i

## Karosserie

Limousinenaufbau 2-türig, allseits formstabile Sicherheitskabine, geplante Knautschzone vorn und hinten, integrierte

## Maße und Gewichte

Länge 4355 mm, Breite 1610 mm, Höhe (leer) 1380 mm, Radstand 2563 mm, Wendekreis 10,3 m, Turbreite 1015 mm, Sporn vorn 550 mm, hinten 1320 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 480 mm, Sitzlängsverstellung 250 mm  
 Spurweite vorn 1266 mm, hinten 1373 mm  
 Kofferrauminhalt absolut ca. 460 l, nach VDA ca. 404 l, Kraftstofftank 58 l, davon 7 l Reserve  
 Leergewicht 1020 kg (Automatic 1030 kg) Leergewicht 1030 kg (Automatic 1040 kg)  
 Zuladung 430 kg (Automatic 420 kg) Zuladung 430 kg (Automatic 420 kg)  
 Zul. Gesamtgewicht 1450 kg Zul. Gesamtgewicht 1480 kg  
 Zul. Anhängelast gebremst 1200 kg, Automatic-Modelle 1000 kg (323i: 1200 kg), bis max. 12% Steigung, ungebremst 700 kg

## Motor

Wassergekühlter 4-Zylinder, 4-Takt-Reihenmotor, vorn längs geneigt angeordnet, Leichtmetall-Zylinderkopf, Guss-sphärischer Brennraum, obenliegende 3-fach gelagerte Nockenwelle, parallel versetzte, in V-Form hängende Ventile, Druckumlaufschmierung mit Eaton-Pumpe und Hauptstromölfilter, Motoraufhängung mit zusätzlichem Stabilisator

5-fach gelagerte Pleuellwelle mit 4 Gegengewichten

Fallstrom-Registervergaser 2 B 4 als TN-Starter mit besonders genauer Kaltlaufanreicherung mechanische Benzineinspritzung, Bosch 6 Startautomatik

Hubraum 1766 cm<sup>3</sup>, Hub 71 mm, Bohrung 89 mm

Leistung 86 kW (90 PS) bei 5500/min Drehmoment 140 Nm bei 4000/min Verdichtung 9,5:1 Leistung 77 kW (105 PS) bei 5800/min Drehmoment 145 Nm bei 4500/min Verdichtung 10,0:1

Drehstromlichtmaschine 12 Volt, 45 A/630 W Drehstromlichtmaschine 12 Volt, 65 A/975 W

Batterie 12 Volt, 36 Ah Batterie 12 Volt, 44 Ah

Kontaklose Transistorzündung (Hybrid-Technik)

## Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trocken-Tellerfederkupplung mit Drehschwingsdämpfer und automatische (Schongang-Charakteristik): I. 3,662; II. 2,002; III. 1,330; IV. 1,0; V. 0,805; R. 3,682

Sperrsynchroisiertes 4-Gang-Getriebe: I. 3,764; II. 2,043; III. 1,320; IV. 1,0; R. 4,096; gefeilte Gelenkwellen mit elastischen Nocken

Hinterachsübersetzung 3,91:1

## Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit 183 km/h (Automatic 158 km/h) Höchstgeschwindigkeit 171 km/h (Automatic 158 km/h)  
 Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 12,5 s (Automatic 14,7 s) Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 15,3 s  
 Beschleunigung von 0 auf 120 km/h in 18,3 s (Automatic 22,4 s) Beschleunigung von 0 auf 120 km/h in 22,4 s  
 Beschleunigung stehender Kilometer in 34,3 s (Automatic 38,3 s) Beschleunigung stehender Kilometer in 38,3 s

Kraftstoffverbrauch bei konstant 90 km/h: Kraftstoffverbrauch bei konstant 90 km/h:  
 6,8 l/100 km (Automatic 7,4 l/100 km) 7,1 l/100 km (Automatic 7,5 l/100 km)  
 5-Gang-Getriebe [Schongang] 6,2 l/100 km; Super 98 RQZ 5-Gang-Getriebe [Schongang] 6,3 l/100 km

Kraftstoffverbrauch bei konstant 120 km/h: Kraftstoffverbrauch bei konstant 120 km/h:  
 9,3 l/100 km (Automatic 10,3 l/100 km) 9,1 l/100 km (Automatic 9,9 l/100 km)  
 5-Gang-Getriebe [Schongang] 8,3 l/100 km 5-Gang-Getriebe [Schongang] 8,4 l/100 km

Kraftstoffverbrauch im Stadtverkehr: Kraftstoffverbrauch im Stadtverkehr:  
 11,0 l/100 km (Automatic 10,3 l/100 km) 10,4 l/100 km (Automatic 9,3 l/100 km)  
 5-Gang-Getriebe [Schongang] 11,0 l/100 km 5-Gang-Getriebe [Schongang] 10,4 l/100 km

## Fahrwerk und Bremsen

Radlaufhängung vorn: Einzelradaufhängung an versetzt angeordneten (Nachlaufversatz) Federbeinen mit Schraubfedern, Stabilisator vorn verstärkt, Stabilisator hinten

Radlaufhängung hinten: Einzelradaufhängung mit gummigelagerten Schräglenkern, Federbeinen mit Schraubfedern, Stabilisator hinten

Geknickte Sicherheitslenksäule mit 2 Kreuzgelenken, Zahnstangenlenkung, Gesamt-Übersetzungsverhältnis 20:1

BMW Stahlfelgen 5 J x 13 H 2

Bereifung: Niederquerschnittsreifen 165 R 13 82 S (165 SR 13)

Zweikreisbremsanlage mit Bremskraftverstärker, Bremsdruckminderer für die Hinterachse, vorn: Festsattel-Scheibenbremse, hinten: Simplex Gleitbacken-Trommelbremse, selbstzentrierende Bremsbacken, Trommeldurchmesser 250 mm, Fühlertaster für Bremsbelagverschleißanzeige an der Scheibenbremse links vorn

## Außenausstattung

Parkierschutz rundum durch seitlich herumgezogene Stoßstangen mit Gummiauflagen und seitliche Gummistöße

Fahrerspiegel, elektrisch von innen einstellbar, verchromte Auspuffblende (323i zwei Auspuffblenden), abschließbar

automatische Abschaltung der Scheinwerfer mit der Zündung, heizbare Heckscheibe, Verbundglas-Frontscheibe

Halogen H-4 Scheinwerfer

## Innenausstattung

Hohlraumkonservierung, Unterbodenschutz, 5-Jahre-Garantie gegen Durchrostung bei zwei Nachbehandlungen

Instrumente und Bedienelemente halbkreisförmig um den Fahrer angeordnet, gut lesbare und übersichtliche

Kilometerzähler: stufenlos regelbare orangefarbene Armaturenbeleuchtung, zusätzliche Kontrollleuchten für Kraftstoff, Lenkrad, 2 Wischergeschwindigkeiten, Intervallschaltung, schaumstoffummanteltes 4-Speichen-Lenkrad (320 HR)

Heizung und Belüftung: wasserseitig geregelte Frischluftheizung mit über Drehknöpfe leicht einstellbarer Heizer, verstellbare Austrittsgitter, dabei für Fahrer und Beifahrer getrennt regel- und abschaltbar, Heizungsschemata

Ruhsitze vorn mit fein abgestufter Rückenlehnenverstellung, Beifahrerlehne vom Fahrer aus entriegelbar und

Sicherheitsgurte vorn mit verdecktem Aufroller und Schwenkbeschlag, Gurtschloß am Sitz verankert, hinten links und

hinten mit Kleiderhaken, zusätzlicher Dachhaltegriff für den Beifahrer ab 320 (nicht bei Stahlkurbel-Hebedach)

## Sonderausstattung

Parklichtschaltung, Innenraumleuchte mit Türkontakten, indirekte Kofferraumbeleuchtung (ab 320 zusätzliche Parkleuchte)

BMW Leichtmetallfelgen 5 J x 13 (BMW 316/318i) mit Niederquerschnittsreifen 165/70 HR 13), Niederquerschnitts-

Anhängerkupplung mit abnehmbarem Kugelkopf (wir empfehlen bei häufigem Anhängerbetrieb BMW 320/323i), Servolenkung, sportliche Fahrwerksabstimmung (geänderte Stabilisatoren vorn und hinten, sportliche Federbelastung und Gasdruckdämpfer), ohne Modellschriftzug

Kunstlederpolsterung, Lederlenkrad, Serienstyling, Sport-Lederlenkrad 380 mm Ø, Kopfstützen im Fond, außen (Vordersitzen!), Klimaanlage einschließlich Wärmeschutzglas grün, rundum, Velours-Fußmatten vorn und hinten, ab 320

Werkzeugkasten, große Ausführung, Wanddreieck mit Halterung, Feuerlöscher, 2 kg, mit Halterung

Wärmeschutzglas grün/braun, rundum, Stahlkurbel-Hebedach, mechanisch, einschließlich niedrige Vordersitze

Nebelscheinwerfer mit zweiter Nebelschlußleuchte, Scheinwerfer-Wisch-Wasch-Anlage, Drehzahlmesser (ab 320 HR)

Einbausatz Mono-Radios mit 2 Lautsprechern vorn, bei Stereo-Radios 4 Lautsprecher und Überblendregler, Radio

Die abgebildeten Modelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. In verschiedenen anderen Ländern sind aufgrund gesetzlicher Bestimmungen Abweichungen von den hier beschriebenen Modellvarianten und Ausstattungen möglich. Bitte informieren Sie sich über den genauen Ausstattungsumfang bei Ihrem BMW Importeur oder Händler. Änderungen von Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.



# BMW 320

# BMW 323i

Integrierter Überrollbügel mit rundum angeordneten Verstärkungen, überkragende vorn angeschlagene Motorhaube mit Sicherheitsverriegelung		
Schulterraumbreite vorn 1315 mm, hinten 1300 mm, Ellenbogenbreite vorn 1330 mm, hinten 1365 mm, Kopffreiheit uneingesessen vorn 900 mm, hinten 870 mm, Sitzbreite		
	Spurweite vorn 1387 mm, hinten 1395 mm	Spurweite vorn 1388 mm, hinten 1401 mm
	Leergewicht 1090 kg (Automatic 1100 kg) Zuladung 430 kg (Automatic 420 kg) Zul. Gesamtgewicht 1520 kg	Leergewicht 1110 kg (Automatic 1120 kg) Zuladung 430 kg (Automatic 420 kg) Zul. Gesamtgewicht 1540 kg
Leistung 500 kg, zul. Dachlast 75 kg		
Motorprinzip: Ventile, Rollenkettenantrieb, Nockentrieb	Wassergekühlter 6-Zylinder, 4-Takt-Reihenmotor, vorn längs geneigt angeordnet, Leichtmetall-Zylinderkopf, Querstrom-Prinzip; sphärischer Brennraum, obenliegende 7fach gelagerte Nockenwelle, parallel versetzte, in V-Form hängende Ventile, Zahnriemenantrieb, Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe und Hauptstromölfilter, drehzahlabhängiger Viscoselüfter, bei BMW 320 und 323i Automatic zusätzlich thermostatisch gesteuert	Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe und Hauptstromölfilter, drehzahlabhängiger Viscoselüfter, bei BMW 320 und 323i Automatic zusätzlich thermostatisch gesteuert
	7-fach gelagerte Kurbelwelle mit 12 Gegengewichten	
K-Jetronic	Doppelregister-Vergaser 4 A 1, Startautomatik (TN-Starter) mit kontinuierlicher Kaltlaufanreicherung, Beschleunigungspumpe	mechanische Benzineinspritzung, Bosch-K-Jetronic, Startautomatik
	Hubraum 1990 cm <sup>3</sup> , Hub 96 mm, Bohrung 80 mm	Hubraum 2316 cm <sup>3</sup> , Hub 76,8 mm, Bohrung 80 mm
	Leistung 88 kW (120 PS) bei 6000/min Drehmoment 160 Nm bei 4000/min Verdichtung 9,5:1	Leistung 105 kW (143 PS) bei 5600/min Drehmoment 190 Nm bei 4500/min Verdichtung 9,5:1
100 W	Drehstromlichtmaschine 12 Volt, 55 A/770 W	Drehstromlichtmaschine 12 Volt, 65 A/910 W Batterie 12 Volt, 55 Ah
Nachtteilungs-Nachstellung; bei Sonderausstattung Automatic: Flüssigkeitskupplung als Drehmomentwandler mit Getriebedrühler; Sonderausstattung 5-Gang-Getriebe		
aufgehängtem Mittelager und 2 Kreuzgelenken; Hinterradtrieb über Doppelgelenkwellen mit wartungsfreien homokinischen Gelenken		
	Hinterachsübersetzung 3,64:1	Hinterachsübersetzung 3,45:1
166 km/h	Höchstgeschwindigkeit 181 km/h (Automatic 176 km/h)	Höchstgeschwindigkeit 190 km/h (Automatic 185 km/h)
13,2 s	Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,7 s (Automatic 13,6 s)	Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,5 s (Automatic 11,8 s)
19,9 s	Beschleunigung von 0 auf 120 km/h in 15,8 s (Automatic 19,3 s)	Beschleunigung von 0 auf 120 km/h in 13,6 s (Automatic 16,2 s)
34,9 s	Beschleunigung stehender Kilometer in 32,4 s (Automatic 35,1 s)	Beschleunigung stehender Kilometer in 30,9 s (Automatic 33,4 s)
	Kraftstoffverbrauch bei konstant 90 km/h: 7,5 l/100 km (Automatic 7,5 l/100 km, 5-Gang-Getriebe [Schongang] 7,2 l/100 km); Super 98 ROZ	Kraftstoffverbrauch bei konstant 90 km/h: 7,8 l/100 km (Automatic 8,0 l/100 km, 5-Gang-Getriebe [Schongang] 6,8 l/100 km); Super 98 ROZ
	Kraftstoffverbrauch bei konstant 120 km/h: 10,1 l/100 km (Automatic 10,3 l/100 km, 5-Gang-Getriebe [Schongang] 9,6 l/100 km)	Kraftstoffverbrauch bei konstant 120 km/h: 10,2 l/100 km (Automatic 10,5 l/100 km, 5-Gang-Getriebe [Schongang] 9,1 l/100 km)
	Kraftstoffverbrauch im Stadtverkehr: 13,0 l/100 km (Automatic 12,0 l/100 km, 5-Gang-Getriebe [Schongang] 13,0 l/100 km)	Kraftstoffverbrauch im Stadtverkehr: 12,9 l/100 km (Automatic 12,4 l/100 km, 5-Gang-Getriebe [Schongang] 12,9 l/100 km)
Federfedern und Gummizusatzfedern, Stabilisator		
Federfedern und Gummizusatzfedern, Pendelstütze		
Sportliche Fahrwerksabstimmung mit Wirkneigungsanschlägen in den Federbeinen vorn		
	Lenkungsdämpfer	
	BMW Stahlfelgen 5 1/2 J x 13 H 2	
	Bereifung: Niederquerschnittsreifen 185/70 R 13 84 H (185/70 HR 13)	
Scheibenbremse mit automatischer Nachtteilungs-Nachstellung; Scheibendurchmesser 255 mm (BMW 323i belüftet)		
Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend		
		hinten: Scheibenbremse mit 258 mm Ø, Handbremse mechanisch auf zusätzliche Duo-Servo-Trommelbremse hinten wirkend mit 160 mm Ø Fühler für Bremsbelagverschleißanzeige an der Scheibenbremse zusätzlich auch hinten rechts
Motorhaube mit Federentlastung und spezieller Sicherheitsverriegelung mit Fanghaken, vorn vollversenkbarer Kurbelwellenster, abnehmbarer Tankdeckel mit Gleichschließung, Tankklappe innen mit Halterung für Tankdeckel, 2 Rückfahrleuchten, integrierte Nebelschlußleuchte, 2 Rückfahrleuchten		
	Halogen-Doppel-Scheinwerfer, Doppelfanfare	
Instrumente mit Quarzzeituhr (ab 320 zusätzlich mit Drehzahlmesser und integrierter Digital-Quarzzeituhr), Kraftstoff- und Kühlwassertemperatur-Anzeige, Tages- leistung, Bremsbelagverschleiß, angezogene Handbremse und Bremsflüssigkeitsstand; elektrische Scheibenwaschanlage mit Wisch-Wasch-Automatik und Betätigung am 100 mm Ø) mit großer Polsterplatte und 4 Hauptleuchten, Betätigungsschalter mit beleuchteten Symbolen, Warnblinkschalter mit Auffindbeleuchtung		
Leistung, leises dreistufiges Gebläse, Defrosterdüsen für Front- und Seitenscheiben, Frischluftzufuhr über weit vorn liegende seitliche und mittlere horizontal und vertikal Einrichtung, Zwangsventilierung mit Austritten hinter der Regenrinne an den Dachsäulen hinten		
Leistung, leichtgängige Sitzlängsverstellung durch Rollenlagerung, Kopfstützen vorn über Druckknopf in der Höhe verstellbar und abnehmbar, 3-Punkt-Automatik- sicherheitsgurte außen 3-Punkt-Automatik-Sicherheitsgurte sowie Beckengurt in der Mitte, Armlehnen an den Türen mit integriertem Haltegriff auf der Beifahrerseite, Dachhaltegriffe		
Luxuriöse Sitzbezugsstoffe, Türverkleidungen mit Stoffmittelfeld, Seitenleile hinten mit gepolsterter Armlehne		
Leistung, beleuchteten Handschuhfach, auf dem Instrumententräger, in der Mittelkonsole und Ablagekästen an den Türen, Zigarrenanzünder, beleuchteter Sicherheitsascher versteckter Ablagefach, Ablagefach links und rechts im Kofferraum, Ersatzrad unter dem Kofferraumboden, Werkzeugbox an der Kofferraumklappe, Vlies-Teppichboden		
Kofferraumleuchte, Steckdose für aufladbare Handlampe (Sonderzubehör) im Handschuhfach		
Leistung, auf BMW Stahlfelgen 185/70 HR 13 auf 5 1/2 J x 13 statt 5 J x 13 (ab BMW 320 Serie), Radzerringe, Stabilisatoren, vorn verstärkt und hinten (ab 318i Serie), Leistung, die Kombination mit Anhängerverstellung), Sperrdifferential, Automatic mit 3 Wählbereichen, 5-Gang-Getriebe (Schongang-Charakteristik), 5-Gang-Sportgetriebe Leistung, sportliche Dämpfer-/Federabstimmung (BMW 323i Serie), sportliche Fahrwerksabstimmung mit Gasdruckdämpfern, (geänderte Stabilisatoren vorn und hinten)		
Leistung, Recaro-Sitz für Fahrer bzw. Fahrer und Beifahrer, mit verstellbarer Oberschenkelauflage (nur mit Innenfarbe schwarz/anthrazit (nicht in Verbindung mit niedrigen Leistung, abgestimmt auf die 5 Innenfarben, Handschuhkasten, mit Gleichschließung, niedrige Vordersitze wahlweise (in Verbindung mit Stahlkurbel-Hebedach serienmäßig), Leistung, Metall-Lackierung, Ausstellfenster, hinten		
Leistung, BMW 320 Serie), Beifahrerspiegel, elektrisch vom Fahrer aus einstellbar, Radios verschiedener Fabrikate, einschließlich Handversenkantenne, Entstörung und Leistung, Antenne-Entstörung, (ohne Antenne und Radio), Automatic-Antenne (anstelle Handversenkantenne), stärkere Stromversorgung		



© 1981  
Bayerische Motoren Werke (BMW) AG,  
München/West-Deutschland  
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit  
schriftlicher Genehmigung von BMW AG, München.

111030316

1/81

Printed in West Germany







