

320i 325i 325iX 324td touring





M:RW 5045



Die neue Form der Sportlichkeit.

Eigenständige Lösungen entstehen dadurch, daß konventionelle Denkweisen außer acht gelassen werden. Auf diese Art wurde auch der neue touring von BMW entwickelt. Er ist ein betont sportliches Automobil, ein typischer BMW. Er ist ein kompaktes Automobil, ein typischer 3er. Und doch entzieht er sich gekonnt der eindeutigen Kategorisierung.

Seine Erscheinung ist dynamisch, aber auf ungewohnte Art. Er ist von ästhetischer Schönheit — ein Automobil, das man sich wegen seines harmonischen Äußeren kaufen würde, wie sonst nur ein Coupé oder Cabriolet. Er bietet mit seinem flexiblen Innenraum eine Reihe praktischer Vorteile, die die Sympathie für den touring rein sachlich begründen. Der touring verbindet das Sinnliche mit dem Nützlichen, ideal für offizielles wie privates Vorwärtskommen.

Doch der Reiz dieses einzigartigen Automobils liegt nicht allein in seiner Individualität und Vielseitigkeit. Wie bei jedem BMW ist es auch das Fahrerlebnis, das stets aufs neue begeistert. Der seidenweiche Lauf der kräftigen Reihen-6-Zylinder, das überragende Handling, das perfekte Zusammenspiel der aufwendigen und zuverlässigen Technik und nicht zuletzt das Wissen um die hohen Sicherheitsreserven. So zeigt sich der touring als faszinierende Realisierung einer neuen Idee auf BMW-Niveau. Als ein sportliches Automobil, das sich flexibel nutzen läßt. Und das mit seiner ganz eigenen Form, die die ihm eigene äußerste Beweglichkeit dokumentiert. Eben ein aktives Automobil.



Ästhetik, die einzig ist.

Der Name touring steht für ein Automobil, bei dem Flexibilität zum Konzept gehört. Es ist die vollkommen neue Interpretation eines sportlichen Automobils. Mit kom-

pakten Abmessungen und einem variablen Innenraum. Mit fünf Türen und mit Raum für fünf Personen und deren Gepäck. Mit einer dynamischen Linienführung, die von einzigartiger Ästhetik ist.

Man sieht bereits, der touring ist ein neues, eigenständiges Automobil, aber auch ein typischer BMW.

Die Heckscheibe und die hinteren Seitenscheiben sind bei



dem touring geklebt — mitentscheidend für hervorragende Karosseriestabilität.

Selbst die geklebten Heckscheiben sind Teil des Stabilitäts-Konzepts.

Die optimierte Frontschürze und der dezente Heckspoiler oberhalb der Heckscheibe sorgen dafür, daß der touring den gleichen c_w -Wert wie die Limousine erreicht. Aerodynamik für noch bessere Fahrdynamik.

Ein umlaufender, schwarzer Rahmen an der Heckscheibe und serienmäßiges, grünes Wärmeschutzglas halten die Innenraumtemperatur auch bei starker Sonneneinstrahlung auf einem angenehmen Niveau.

Den eindeutig sportlichen Charakter des BMW touring betont die

serienmäßige Shadow-Optik. Mattes Schwarz ersetzt fast überall den Chrom. Lediglich die typische BMW Niere im Kühlergrill glänzt deutlich sichtbar als Ausnahme. Die Außenspiegel sind in Wagenfarbe lackiert und auch die Stoßfänger zeigen sich serienmäßig Ton in Ton. Das exklusive Erscheinungsbild wird durch das auf dunkle Metallic-Lacke, Lachs-silber-Metallic und Uni-Schwarz reduzierte Farbangebot unterstrichen.

Doch Exklusivität beruht bei BMW nicht auf Äußerlichkeiten. Exklusive Technik-Detaillösungen, die beweisen, daß bei BMW Probleme wirklich zu Ende gedacht werden. Und auch die überdurchschnittliche Fertigungsqualität gibt jedem BMW eine positive Sonderstellung.

Die Liebe zum Detail und das ständige Perfektionieren scheinbar optimaler Lösungen werden be-

sonders beim touring sichtbar. Sei es die beheizte Heckscheibenwischerablage, die nach einer kalten Winternacht ihre Notwendigkeit fast unauffällig unter Beweis stellt. Sei es die Integration der Waschdüsen in die Wischerachse des Heckscheibenwischers oder sei es die innovative Ellipsoidtechnik für das Abblendlicht und die Linsen-

Theoretisch gab es an bisherigen Heckscheibenwischern nichts zu verbessern.
Theoretisch . . .

technik für die Nebelscheinwerfer (ab 325i). Es gibt nichts, was BMW nicht solange in Frage gestellt und verfeinert hat, bis es das Prädikat „vollkommen“ verdient.

Natürlich gilt das auch für die passive Sicherheit der touring-Karosserie. Verstärkungen im gesam-

ten Karosseriebereich nehmen, exakt berechnet, die Aufprallenergie bei einer eventuellen Kollision auf. Die Vorderbaustuktur sorgt dafür, daß die Fahrgastzelle bei einem Frontalzusammenstoß mit bis zu 56 km/h so gut wie keinen Schaden nimmt. Und für kleine Parkkollisionen ist der vordere Stoßfänger neu gestaltet worden. Aufprallgeschwindigkeiten bis zu 4 km/h übersteht er ohne bleibende Verformung.

Damit der Besitz eines touring eine dauerhafte Freude bleibt, wird die Karosserie dort, wo es sinnvoll ist, verzinkt. Und das ist an vielen Stellen. Danach erfolgt ein Phosphatbad, die Grundierung durch kathodische Tauchlackierung, die Hohlräumversiegelung mit elektronisch gesteuerten Wachsmengen, um nur einige Beispiele zu nennen. Insgesamt durchläuft jede touring-Karosserie ein mehrstufiges Programm gegen Korrosion.

Es ist schon alles andere als ein Zufall, daß der Name BMW weltweit für besondere Qualität und Qualitäten steht.

Mehr Licht. Die innovative Ellipsoidtechnik für das Abblendlicht schafft bei unveränderter Scheinwerfergröße spürbar mehr Licht. Das Sichtfeld ist größer, die Fahrbahn wird gleichmäßigiger ausgeleuchtet. Die Eigen- und Fremdbblendung reduziert sich auf ein Minimum.





Moderne Ansichten. Dort, wo normalerweise der Chrom glänzt, schimmert beim BMW touring mattes Schwarz. Der dezente Heckspoiler ist im serienmäßigen Lieferumfang enthalten. Die Nummernschildunterlage ist als Griffmulde ausgebildet.



Höchste Sicherheit. Aufwendig berechnete Knautschzonen halten die Aufprallenergie bei einem Frontalzusammenstoß mit bis zu 56 km/h von der Fahrgastzelle ab. Der vordere Stoßfänger bleibt bei kleinen Kollisionen bis 4 km/h formstabil. Mehr Sicherheit und geringere Reparaturkosten.

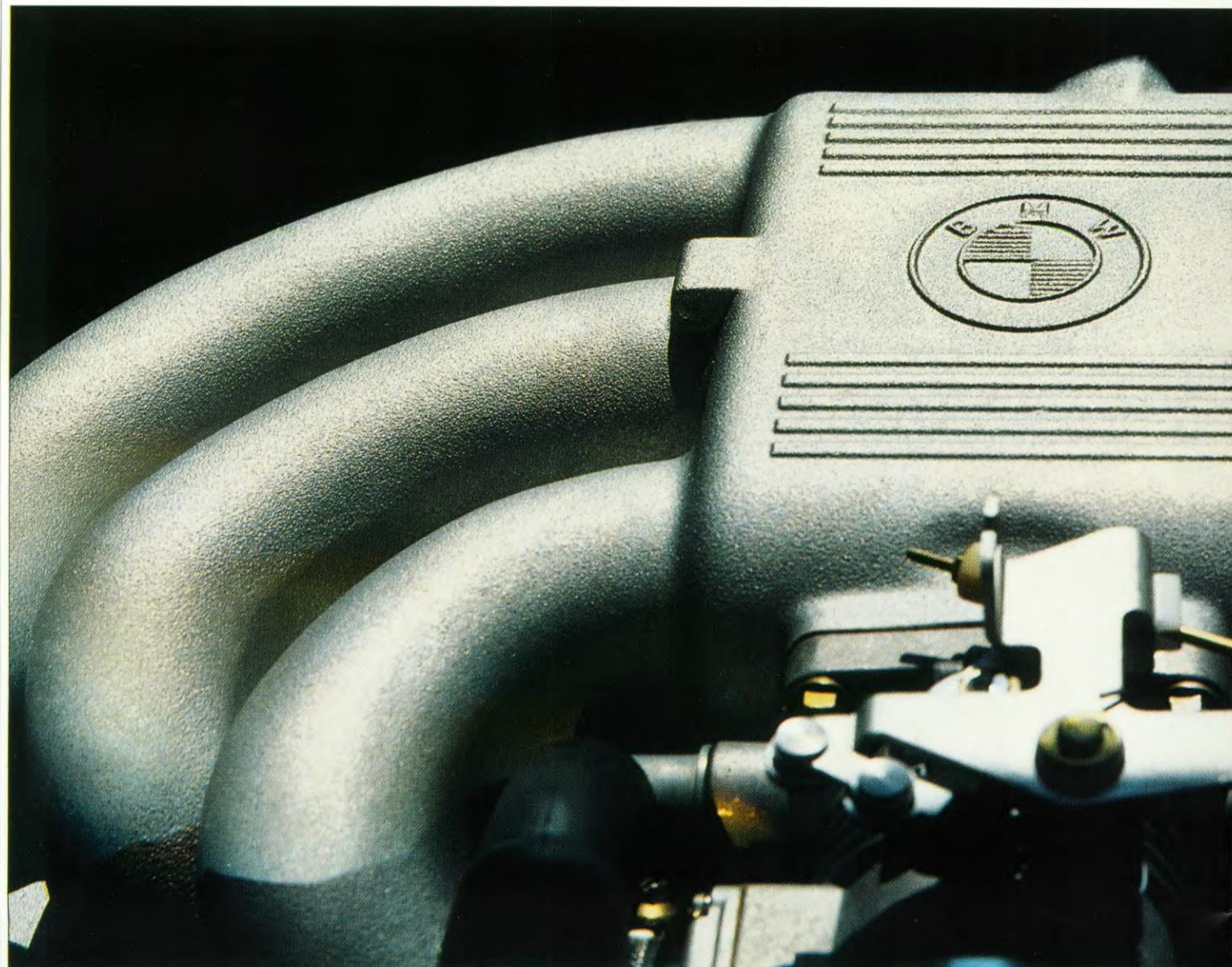
Aus Prinzip kultiviert.

Der touring zeigt auch durch seine Triebwerke, daß er etwas ganz Besonderes ist. In jedem touring sorgt ein Reihen-6-Zylinder mit souveräner Kraftentfaltung und überragender Laufkultur für Begeisterung. Die Leistungsskala beginnt

mit den 85 kW/115 PS des neuen 2,4-Liter-Turbo-Diesels. Darüber rangieren die beiden 2- bzw. 2,5-Liter „Benziner“. 95 kW/129 PS entwickelt der eine, 125 kW/170 PS der andere. Beiden gemeinsam ist die turbinenartige Leistungsentfaltung und auch die

technische Basis.

Die Kurbelwelle ist 7fach gelagert, mit 12 Gegengewichten versehen und mit einem zusätzlichen Drehschwingungsdämpfer zu fast vollkommener Vibrationsfreiheit verpflichtet worden. Ein Motorlauf, der vorbildlich ist.



Gesteuert werden diese Reihen-6-Zylinder von einer Motronic der 3. Generation. Diese Triebwerks-Steuerung macht deutlich, daß BMW von allen europäischen Automobilherstellern über die längste Erfahrung im sinnvollen Einsatz modernster Elektronik verfügt. Der Umfang der Funktionen dieser Motronic ist einmalig auf der Welt. Sie rechnet schneller als

Das Motormanagement, das beim morgendlichen Kaltstart mitzählt.

herkömmliche Systeme, besteht im Verhältnis zu ihrer Leistung aber aus weniger Bauteilen. Sie überzeugt durch Zuverlässigkeit und konstante Funktionssicherheit. Sie informiert sich an mehr

als 40 Schnittstellen über den Zustand des Triebwerks und über die Fahrbedingungen und ist sogar in der Lage, Unregelmäßigkeiten zu erkennen und auf Abruf der Werkstatt mitzuteilen (On-Board-Diagnose).

Sie vergleicht Ist-Werte mit Soll-Werten und stellt sich blitzschnell auf Veränderungen ein.

Sie registriert einen Kaltstart und sie registriert die Wiederholung eines Kaltstarts. Gemischüberfettung ausgeschlossen.

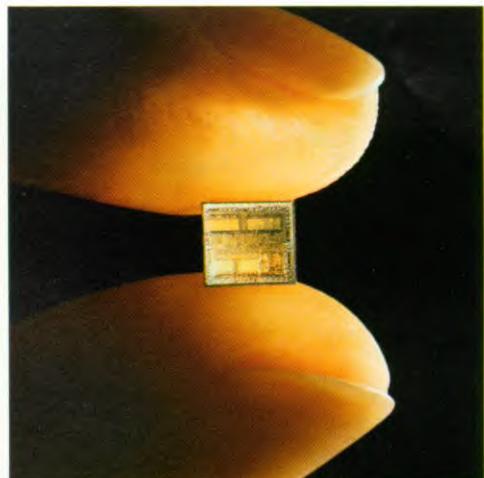
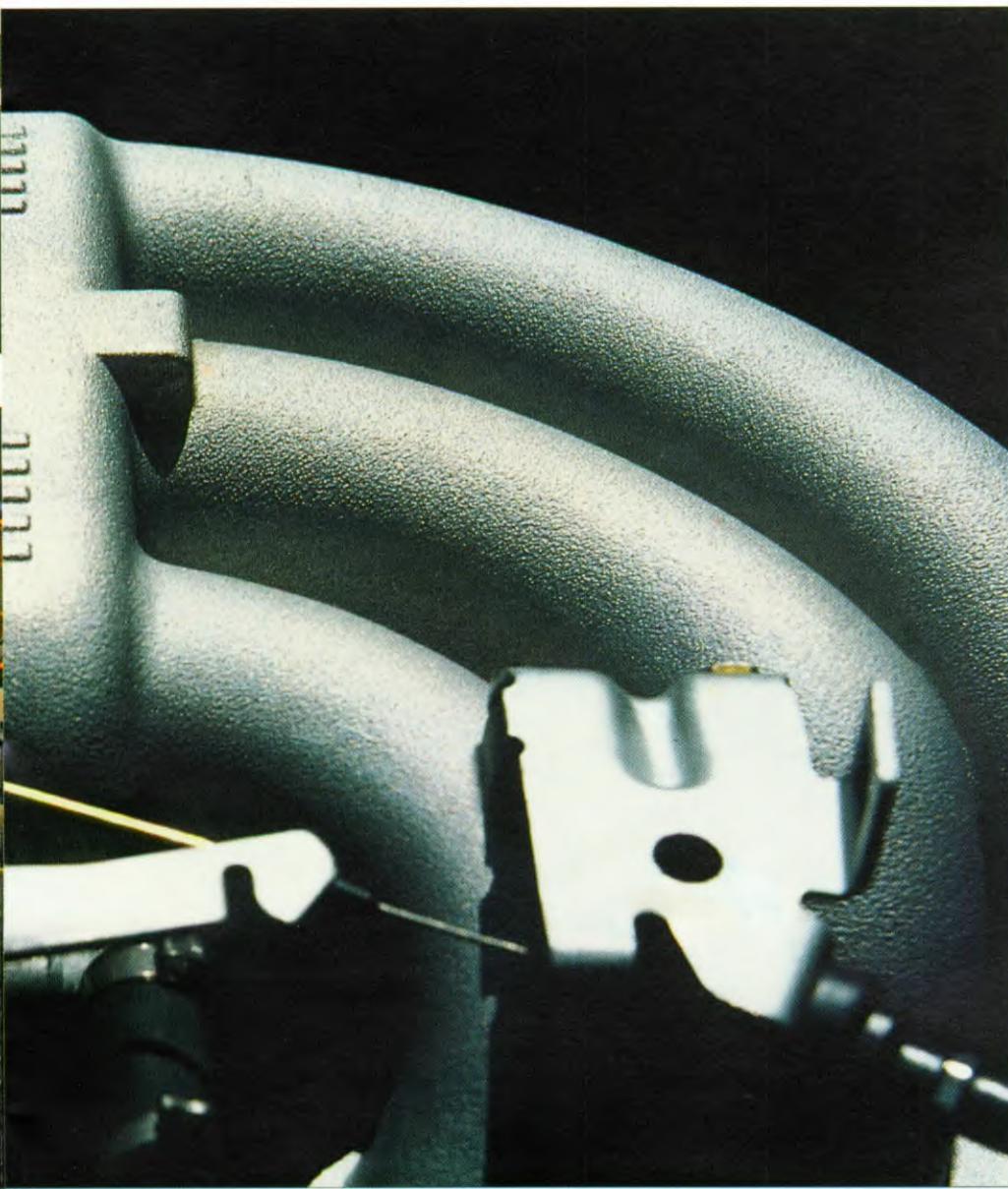
Und sie hält den Leerlauf ein ganzes Autoleben lang konstant. Die maximale Schwankung, die sie dabei zuläßt, ist 10 Umdrehungen in der Minute.

Sicher, derart feine Regelungen bleiben dem Fahrer verborgen. Nicht aber das besonders günstige Verhältnis zwischen Leistung, Verbrauch und Emission,

das durch diese Motronic erst möglich wird.

Es ist schon eine besondere Freude, diese Triebwerke zu erleben: die stille Perfektion, die seidenweiche Laufkultur, die spontane Reaktion auf die Befehle des Gaspedals und die Mühelosigkeit, mit der die Reihen-6-Zylinder hochdrehen. Erfreulich ist auch, daß die Umwelttechnik auf dem gleichen hohen Stand ist wie die Antriebstechnik. Serienmäßige, geregelte Dreiwege-Katalysatoren nehmen diesen Triebwerken nichts von ihrer Leistungsfähigkeit.

Die ermittelten Daten und Meßwerte zeigen eindrucksvoll, daß der touring mit diesen Triebwerken seiner sportlichen Optik vollkommen gerecht wird. Ca. 11 s benötigt der 320i touring, um auf 100 km/h zu beschleunigen. Die Höchstgeschwindigkeit: über



Gespeicherte Intelligenz. Das modernste Motormanagement der Welt, die Motronic III, sorgt bei den beiden Benzin-Triebwerken des touring für ein besonders ausgewogenes Verhältnis zwischen Leistung, Verbrauch und Emissionen. Triebwerks-Steuerung — wirtschaftlich und umweltfreundlich.

190 km/h. Weniger als 9 Sekunden braucht der 325i touring für den Standardsprint auf 100 km/h, und seine Höchstgeschwindigkeit ist mit mehr als 210 km/h wohl in jedem Fall mehr als ausreichend.

Mit einem BMW touring entscheidet man sich immer für ein kultiviertes Automobil. Und für ein dynamisches dazu. Wie dynamisch es sein soll, bleibt eine Frage, die nur durch die individuellen Anforderungen beantwortet werden kann.

Technische Revolutionen vollziehen sich oft unsichtbar. Eine der größten und aufwendigsten Erfindungen seit der Erfindung des Diesels, die Digitale Diesel Elektronik (DDE) von BMW, findet nicht einmal in einem zusätzlichen Buchstaben in der Typenbezeichnung Anerkennung. Aber dafür macht sie sich für den Fahrer umso positiver bemerkbar.

Die Vorteile der Digitalen Diesel Elektronik zeigen sich in den vier wesentlichen Bereichen des Autofahrens.

Im Komfort: Durch die elektronische Kraftstoffeinspritzung kann die Kraftstoffmenge präziser bemessen werden, als es bisher möglich war. So wird das Leerlaufschütteln und Fahrruckeln herkömmlicher Diesel eliminiert.

In der Wirtschaftlichkeit: Die elektronische Einspritzung lässt sich exakt den vorherrschenden Motorbedingungen anpassen. Außerdem ist es erstmals bei einem Diesel möglich, den momentanen Verbrauch durch die Energie-Control im Cockpit zu kontrollieren.

In der Umweltfreundlichkeit: Durch die konstante Funktion der elektronischen Einspritzung kann das Emissionsverhalten des Triebwerks auf einem gleichbleibend niedrigen Niveau gehalten werden.

In der Service-Freundlichkeit: Ähnlich der Motronic speichert die DDE eventuell auftretende Unregelmäßigkeiten, die im Rahmen der BMW On-Board-Diagnose in

**2,4 Liter, 6 Zylinder in Reihe,
Turboaufladung,
elektronische Einspritzung.
Welch ein Diesel.**

der Werkstatt abgerufen werden können. Die Wartungszeit verkürzt sich.

Auch die Leerlaufstabilität ist noch höher geworden. Selbst im Stand erinnert der laufende Motor den Fahrer nicht mehr daran, daß unter seiner Motorhaube ein Diesel arbeitet. Die Schwingungsvorteile des Reihen-6-Zylinder-Prin-

Der erste High-Tech-D der Welt



e iesel t.

zips kommen noch besser zur Geltung. Kein störendes „Nageln“ durchdringt die akustische Teilkapselung des Triebwerks.

Das sogenannte „Turboloch“ beim Beschleunigen ist bei diesem Turbo-Diesel praktisch nicht mehr spürbar. Denn auch die Regelung des Turbolader-Ladedrucks übernimmt die zuverlässige Elektronik. So können atmosphärische Bedingungen bei der Bemessung des Ladedrucks berücksichtigt werden. Das Triebwerk dreht schnell und gleichmäßig hoch.

Erstmals bei einem Turbo-Diesel kann die „Motorbremse“ feinfühlig eingesetzt werden. Denn die Digitale Diesel Elektronik steuert je nach Gaspedalbewegung ein Bypass-Ventil, das die Abgaszuleitung zum Turbolader überbrückt. Der Turbo-Diesel überzeugt in jeder Fahrsituation durch ein Verhalten, das nur mit einem 6-Zylinder-Benziner zu vergleichen ist. Die Digitale Diesel Elektronik wird von BMW in Verbindung mit dem vielgelobten 2,4-Liter-Turbo-Diesel eingesetzt. Zeigte dieses Reihen-6-Zylinder-Triebwerk bereits in der Vergangenheit, daß ein Diesel durchaus an Benzinermäßstäben gemessen werden kann, so verschiebt sich jetzt mit der elektronischen Einspritzung und Ladedruck-Regelung noch einmal die Relation.

Ein neuer Turbolader läßt das Triebwerk noch spontaner auf die Befehle des Gaspedals reagieren.



Verbrauchskontrolle. Durch die innovative, elektronische Kraftstoffeinspritzung ist es bei diesem Diesel zum ersten Mal möglich, den momentanen Verbrauch im Cockpit zu kontrollieren.

Auch die Vorglühzeit konnte um weitere 50% reduziert werden.

Nicht einmal die Fahrleistungen, die mit den 85 kW/115 PS realisierbar sind, erinnern bei dem BMW 324td touring an einen Diesel. Weniger als 13 Sekunden vergehen, bis der Tachometer 100 km/h anzeigt, und die Höchstgeschwindigkeit von fast 190 km/h erlaubt zügiges Reisen.

Die dieseltypische Langlebigkeit und Wirtschaftlichkeit in Verbindung mit den Tugenden eines BMW mit Reihen-6-Zylinder ist schon eine einzigartige Kombination. So hat BMW den Diesel kultiviert und optimiert. Der 324td touring ist eben ein typischer BMW.





**Handlichkeit
mit Sicherheit.**



Die Fahrwerksauslegung und -abstimmung ist bei vielen Automobilherstellern fast so etwas wie eine Firmenphilosophie. Auch BMW macht hier keine Ausnahme.

Jeder BMW muß sich leicht und wendig bewegen lassen. Die Fahrwerksabstimmung berücksichtigt den Komfort und betont die Sportlichkeit. Und was bei aller Aktivität sehr wichtig ist: Auch die Sicherheitsreserven liegen bei jedem BMW auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

Die Grundzüge des touring-Fahrwerks entsprechen denen der 3er-Limousinen. Das heißt, daß die Vorder- und die Hinterräder einzeln aufgehängt sind. Vorn an einer Eingelenk-Federbein-Achse und hinten an Schräglenkern.

Die Feinabstimmung des touring-Fahrwerks: Balance zwischen Sportlichkeit und Komfort.

Die Vorderachsquerlenker beste-

hen beim 325i aus leichtem Aluminium, kräftige Stabilisatoren an beiden Achsen reduzieren die Karosserieneigung in schnell gefahrenen Kurven. Und mit einem Bremsnickausgleich und einer Anfahr-Tauch-Reduzierung wird die Karosserie beim Bremsen und Beschleunigen weitestgehend in der Waagerechten gehalten.

Auf diesen Grundzügen aufbauend, ist das touring-Fahrwerk aufwendig verstärkt und dem höheren Fahrzeuggewicht angepaßt worden.

Zweirohr-Gasdruckdämpfer vorn und hinten halten die Unebenheiten der Fahrbahn von den Insassen fern. Serienmäßig sind auch die Leichtmetallräder.

Die Lenkung ist direkt über- setzt: Der BMW touring reagiert augenblicklich auf jede Bewegung des Lenkrads. Aufgrund des höheren Gewichts ist bei dem 325iX und 324td touring eine Servolenkung serienmäßig.

Noch ein paar Worte zur Fahrwerksauslegung. In sehr schnell gefahrenen Kurven geht das neutrale Verhalten des touring im Grenzbereich langsam in sanftes Übersteuern über. Der Fahrer kann rechtzeitig reagieren.

Doch soviel Dynamik macht erst dann Sinn, wenn sie im richtigen Augenblick auch sicher gebremst werden kann. Bei BMW ist

das ganz selbstverständlich. Vier Scheibenbremsen, großzügig di-

Hier kann der Fahrer rechtzeitig auf die Reaktionen des Automobils reagieren.

mensioniert, leisten unter allen Bedingungen Überdurchschnittliches. Und bei dem 325i und 325iX touring erhalten sie Unter- stützung durch ein serienmäßiges ABS in 4-Kanal-Technik mit ver- besserter Signalgebung.

Alle, die oft und viel auf schlechten Wegstrecken und bei widrigen Witterungsverhältnissen fahren müssen, werden sicher den BMW 325iX touring zu ihrem Favoriten erklären. Denn gerade in Verbindung mit dem intelligenten

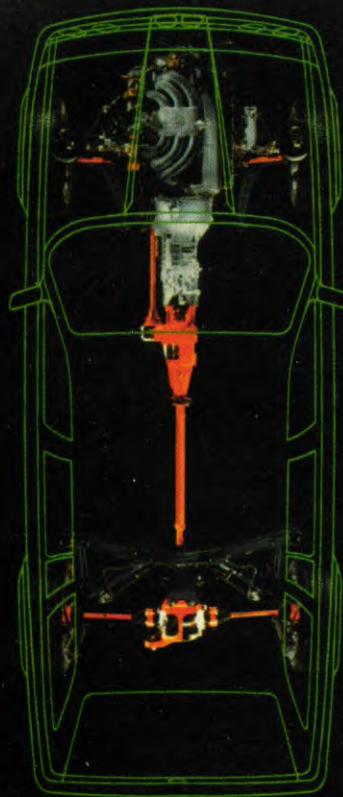
BMW Allradsystem zeigt sich der touring von seiner flexibelsten Seite.

Ein BMW mit Allradantrieb er- hebt natürlich nicht den Anspruch, ein Geländewagen zu sein. Er ist — gerade in Verbindung mit dem variablen Laderraum des touring — ein Automobil, das einem viele neue Möglichkeiten erschließt.

Der Allradantrieb von BMW überträgt die Antriebskraft zu ei- nem Drittel auf die Vorderräder und zu zwei Dritteln auf die Hin- terräder. So bleibt das BMW typi- sche Fahrverhalten voll erhalten. Erst wenn sich zwischen den Ach- sen Drehzahlunterschiede erge- ben, regelt eine zentrale Visco- sperre die Differenzen.

Eine weitere Viscosperre ist für die Harmonie der Hinterräder zu- ständig. Wenn ein Hinterrad zum





Kraftverteilung. Das BMW Allradsystem verteilt über ein zentrales Planetengetriebe die Antriebskraft im Verhältnis von 37 % zu 63 % auf die Vorder- und Hinterachse. Eine Viscosperre am Zentraldifferential greift bei Schlupf selbst-hemmend ein, die überforderte Antriebsachse bekommt weniger Motormoment zugeführt. Neben dem hinteren Differential teilt eine zusätzliche Viscosperre den Hinterrädern jeweils die Kraft so zu, wie es für die optimale Traktion sinnvoll ist.

Durchdrehen neigt, wird die Kraft automatisch auf das andere Hinterrad geleitet. Optimale Traktion ist so jederzeit gewährleistet.

Die Vorderräder bekommen die Antriebskraft gleichmäßig zugeführt. Hier greift keine Viscosperre verteild ein, denn nur so kann die Lenkung von Antriebs-einflüssen freigehalten werden.

Auch heute noch für ein Allrad-automobil eher untypisch, verfügt der BMW 325iX touring über ein

permanent betriebsbereites ABS. Auf Wunsch kann der 325iX touring auch mit 4-Gang-Automatic-Getriebe geliefert werden.

Sportlichkeit ist die eine Seite des BMW touring-Konzeptes, ausgeprägte Sicherheit die andere. Ein sehr harmonisches Konzept.





Eine ideale Position.



Kein Detail bei einem BMW ist zufällig so, wie es ist. Jedes Detail, jede Baugruppe ist das Ergebnis präziser Berechnungen.

Bei der Gestaltung des BMW Cockpits gab und gibt es nur einen einzigen Maßstab: den Menschen. Alle Bewegungsabläufe des autofahrenden Menschen wurden immer wieder analysiert, und die gewonnenen Erkenntnisse bildeten die Grundlage für die BMW Cockpit-Gestaltung.

Das Ergebnis ist das Cockpit im Bogendesign. Funktionell und

Oft zählen Sekundenbruchteile.

ästhetisch ein Vorbild für viele. Jede Fahrerin, jeder Fahrer nimmt hinter dem Lenkrad eines BMW eine optimale Position ein. Alle Bedienungselemente befinden sich dort, wo man automatisch nach ihnen greift. Alle Informationen sind in Sekundenbruchteilen abzulesen. Und bei Nacht sind alle Instrumente und Funktionselemente dezent orange hinterleuchtet — Nachtdesign.

Gerade bei schnellen Automobilen ist es sehr wichtig, daß die Kommunikation zwischen Fahrer und Fahrzeug reibungslos funktioniert und daß jeder Schalter sofort gefunden wird.

Zur Kommunikation gehört hier auch die Wartung des Automobils. Abhängig von der Fahrweise, der Beanspruchung und den gefahrenen Kilometern ermit-

telt eine Service-Intervallanzeige den verbleibenden Zeitraum bis zur nächsten Inspektion und bis zum nächsten Ölwechsel. Und sie zeigt an, wann Wartung notwendig ist. Unnötige Servicearbeiten gibt es bei BMW nicht.

Auf Wunsch hilft ein Bordcomputer (nicht bei 324td), Fahrzeiten exakter zu planen, Tankstops vorzuberechnen und böse Über-



Permanente Überprüfung. Die serienmäßige Check-Control überwacht laufend Kühlmittel-, Motoröl-, Wasch- wasserstand und die

wichtigsten Beleuchtungseinrich- tungen. Fehlfunktio- nien werden so früh- zeitig erkannt. Auch die Ölkontrolle beim Tanken entfällt.

raschungen durch Glatteis zu vermeiden. Der Bordcomputer berechnet den Durchschnittsverbrauch, die Durchschnittsgeschwindigkeit, die voraussichtliche Reichweite und vieles mehr. Er warnt sogar akustisch, wenn die Außentemperatur $+3^{\circ}$ Celsius unterschreitet. Wenn eine Information abgerufen werden soll, können beide Hände am Lenkrad bleiben — der Bordcomputer ist über einen Lenkstockhebel fernbedienbar. BMW nimmt das Ergonomiekonzept eben sehr genau.

Von Funktionalität und Stil.

Wie exklusiv ein Automobil wirklich ist, zeigt oft erst ein Blick in den Innenraum. Die Verarbeitung, die Wahl der Materialien, der Umfang, in dem hochwertige Textilien verarbeitet wurden und die Qualität der Detaillösungen offenbaren die Klasse eines Automobils.

Beim BMW touring ist alles auf dem bekannt hohen BMW Niveau. Die Verarbeitung lässt keine Wünsche offen. Die Paßgenauigkeit der „Inneneinrichtung“ ist vorbildlich. Man spürt es deutlich: Die Materialien sind hochwertig, alles wirkt wie aus einem Guß. Großzügig verwendete Textilien schaffen eine angenehme Atmosphäre, der „Laderaum“ ist komplett mit dichtem Teppichboden verkleidet.

Daß Stil und Funktion hier eine faszinierende Verbindung eingehen, beweisen die vielen Details, die den Umgang mit diesem Automobil so angenehm machen. So ist zum Beispiel eine Zentralverriegelung serienmäßig und damit auch eine zusätzliche Diebstahlsicherung. Denn wenn der Schlüssel im Türschloß ganz nach rechts gedreht wird, lässt sich die Tür nicht mehr von innen öffnen. Selbst wenn das Fenster ein Stück geöffnet ist, verharrt der Verriegelungsknopf auch unter Gewaltanwendung in seiner Position.

Die ausgewogene Neigung der

Scheiben und die grüne Wärmeschutzverglasung machen sich positiv bei den Innenraumtemperaturen im Sommer bemerkbar.

Wenn das Fenster noch geöffnet ist, ist die Tür noch lange nicht zu öffnen – Zentralverriegelung mit Diebstahlsicherung.

Und wenn die Sonne doch einmal zuviel des Guten tut, hilft das vierstufige Gebläse über 10 Austrittsöffnungen, den Innenraum mit frischer Luft zu kühlen.

Stellvertretend für die perfekte Innenraumergonomie sei hier der Schalter für das Einstellen der beiden elektrisch bedienbaren Außenspiegel erwähnt. Er fügt sich nahtlos in die Armlehne der Fahrtür ein. Korrekturen der Spiegelstellungen können entspannt zurückgelehnt vorgenommen werden.

Meist sind es fast unauffällige Merkmale, die im kleinen zeigen, wie ein Automobilhersteller im großen denkt und wie er wesentliche Probleme löst.

Wesentlich sind bei einem Automobil die Sitze. Auch hier kann der touring vollkommen überzeugen. Die Sitze verfügen über gute Dämpfereigenschaften, sind aber nicht zu weich. Sie sind körperegerecht konturiert und stüt-





zen den Körper in Kurven sicher ab.

Die Vordersitze verfügen über einen weiten Verstellbereich. Sie sind auch in der Höhe einstellbar und bieten jedem eine entspannte Sitzposition. Denn streßfreies Fahren hängt nicht zuletzt vom richtigen Sitzen ab.

Die Rückbank bietet drei Personen Platz. Es sei denn, man möchte die Zuladungsmöglichkeiten des touring voll ausnutzen. Dann lassen sich die Rücksitze ganz oder zur Hälfte umklappen. Wenige Handgriffe genügen, damit sich der touring von seiner flexiblen Seite zeigt. Über dem Kofferraum spannt sich ein Rollo, das neugierige Blicke abhält. Klar und aufgeräumt wirkt alles.

Damit Warndreieck, Bordwerkzeug und Verbandskasten einen festen Platz haben, der sie davor

Es gibt einen guten Grund, den Verbandskasten zu verstecken.

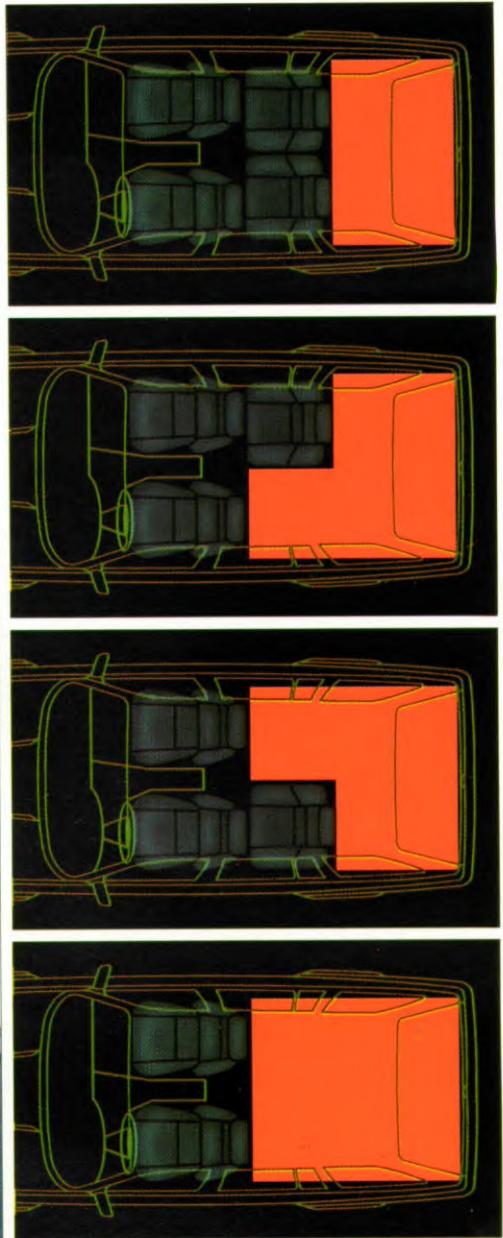
bewahrt, ständig den während der Fahrt auftretenden Fliehkräften zu folgen, befindet sich hinten links ein geschlossenes Ablagefach mit speziellen Halterungen. Das Ablagefach auf der rechten Seite kann individuell als zusätzlicher blickgeschützter Stauraum genutzt werden. Nur bei dem 324td und dem 325iX touring beansprucht die Fahrzeubatterie diesen Raum.

Weil aber nicht nur ein bei Kurvenfahrten herumrutschender Verbandskasten ärgerlich ist, sind in die Ladefläche herausklappbare Verzurrösen versenkt: Das Gepäck kann rutschfest fixiert werden.

Und da ja möglichst die Ladekante nicht verschrammt werden soll, schützt eine Kunststoffabdeckung den feinen Lack.

Kennen Sie ein anderes Automobil, das wie der touring eine so überzeugende Synthese aus Sportlichkeit, Exklusivität und Flexibilität darstellt?





Flexibilität. Der serienmäßig vollkommen mit hochflorigem Teppichboden ausgekleidete Kofferraum lässt sich auf viele verschiedene Arten nutzen. Die Rücksitzbank kann sowohl im ganzen als auch nur zur Hälfte umgeklappt werden. Wenn die Innenraumlänge ganz und gar ausgenutzt werden soll, ist es mit wenigen Handgriffen möglich, die Sitzfläche der Rücksitze komplett herauszunehmen. Ein flexibles Innenraumkonzept.

Individuelle Ausstattung für ein individuelles Automobil.

BMW befürwortet individuelle Automobile. Jeder BMW ist ab Werk umfangreich und funktionell bestens ausgestattet, bietet aber noch genug Spielraum, um ihn mit speziellem Zubehör noch weiter auf die individuellen Bedürfnisse abzustimmen.

Für sportlich orientierte touring-Interessenten gibt es bei BMW ab Werk direkt auf das Automobil abgestimmte Sonderausstattungen. Zum Beispiel zwei verschiedene Lederlenkräder, Sportsitze oder noch breitere Leichtmetallräder.

Wer bei aller Sportlichkeit den Komfortaspekt noch stärker betonen möchte, findet bei BMW verschiedene Möglichkeiten, sein Automobil individuell zu optimie-

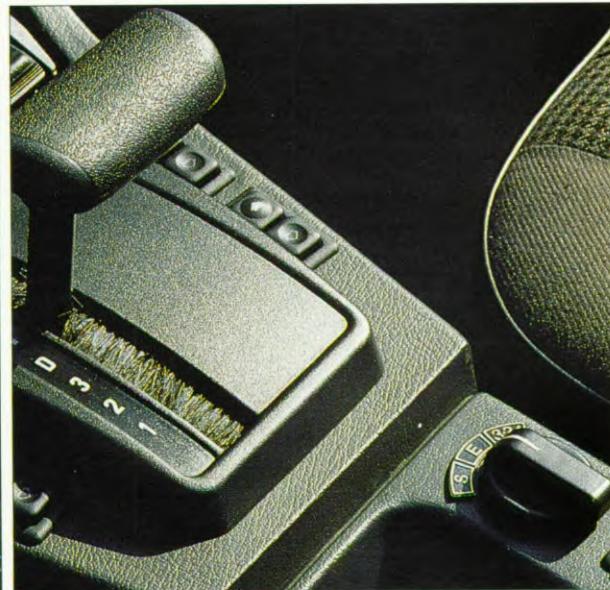
ren. Mit einer elektronisch-hydraulisch (EH) gesteuerten Automatic für die „Benziner“ – einer Automatic, die mit drei frei wählbaren Fahrprogrammen automatisch perfekt schaltet. Mit einer Klimaanlage oder mit Lederpflstern, mit

Sportsitze für die einen, ein Automatic-Getriebe mit EH-Steuerung für die anderen.

einer Servolenkung oder einem BMW Sound-System. Das BMW Sound-System besteht aus verschiedenen Lautsprecherkomponenten, die von Akustikern auf die Verhältnisse im touring-Innenraum perfekt abgestimmt worden sind.

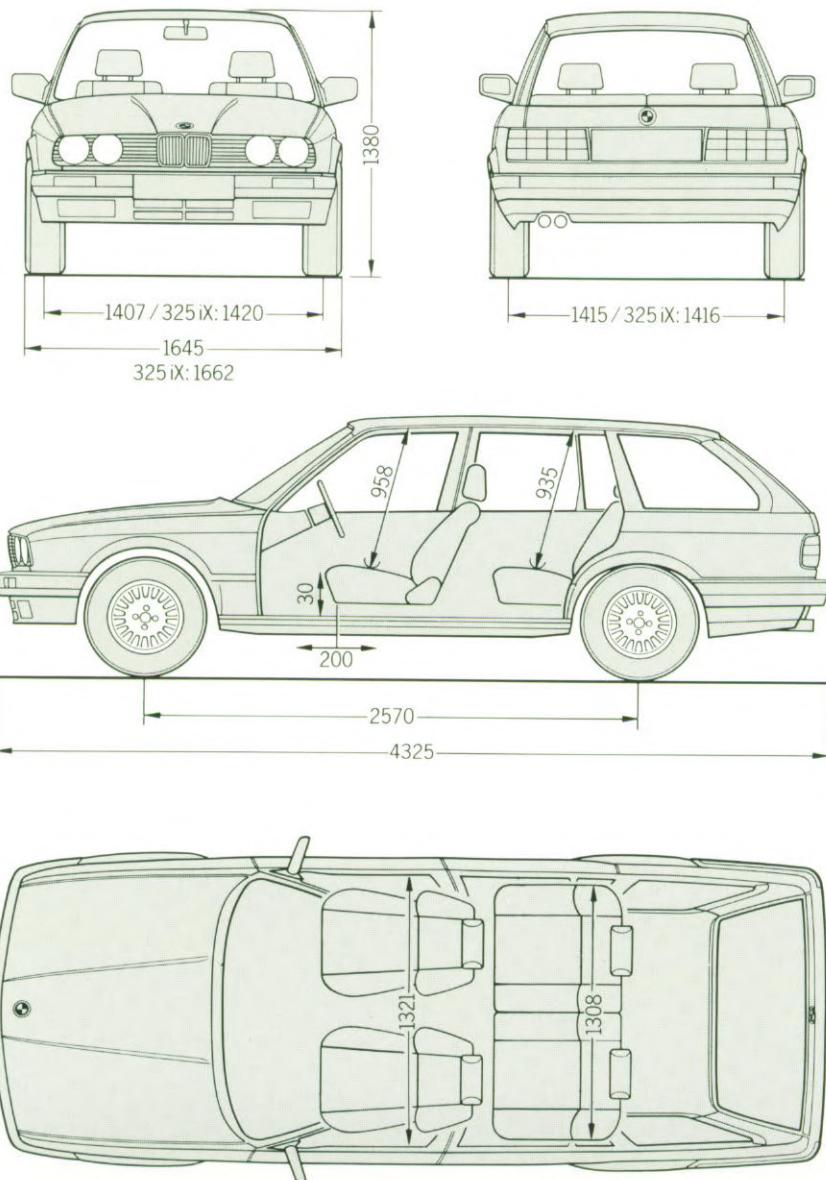
Auch der, der den touring in erster Linie als variables Automobil versteht, hat bei BMW die Gelegenheit, sein Automobil ganz persönlich zu gestalten.

Und wer frische Luft während der Fahrt bevorzugt, wird sicher an einem elektrischen Stahlkurbelbedach seine Freude haben. Sie sehen schon, das BMW Sonderausstattungsprogramm ist so individuell wie Ihre Ansprüche.



Persönliche Anforderungen. BMW bietet für den touring umfangreiche Sonderausstattungen an. Für den sportlichen Fahrer und für den komfortbetonten Fahrer. Zum Beispiel das M Technic Sport-Lederlenkrad, Sportsitze für Fahrer und Beifahrer, noch breitere Leichtmetallräder oder eine 4-Gang-Automatic mit drei wählbaren Fahrprogrammen (nur „Benziner“). Oder ein elektrisches Stahlkurbeldach. Das ist das BMW Konzept des individuellen Automobils.

Die Zahlen, die besonders wichtig sind.





325iX Kat**324td**

1370 (1390) ¹⁾	1300 (1320)
1850 (1870) ¹⁾	1780 (1800)
480 (480) ¹⁾	480 (480)

850 /1030	
75	75
500/1200 ¹⁾	500/1200

6	6
2494	2443
75/84	81/80
125/170/5800	85/115/4800
222/4300	220/2400
50,1/89,0	34,8/90,1
8,8/bleifrei Normal	22,0/Diesel

3,83/2,20/1,40	3,83/2,20/1,40
1,00/0,81/3,46	1,00/0,81/3,46
3,91 (4,10)	3,25 (3,25)

0,37	0,37
208 (206)	187 (182)
9,7 (11,2)	12,3 (13,3)
30,7 (32,6)	33,7 (34,8)
10,8	11,5

TD 200/60 VR 365	195/65 R 14 H
365 x 150 TD	6 J x 14
Leichtmetall	Leichtmetall

84	84
80/1120	80/1120

* Werte bei max. 12% Steigung.

** Werte lagen bei Drucklegung noch nicht vor.

¹⁾ Vorabwerte

Werte in () gelten für Automatic-Fahrzeuge ohne EH-Steuerung.
Werte in [] gelten für Automatic-Fahrzeuge mit EH-Steuerung.

Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030, Teil 1.

Leergewicht gilt für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung.
Sonderausstattungen erhöhen diesen Wert.

320i Kat**325i** Kat

GEWICHT			
Leergewicht	kg	1230 (1250)	1270 (1290)
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1710 (1730)	1750 (1770)
Nutzlast	kg	480 (480)	480 (480)
Zulässige Achslast vorn/hinten	kg	825/970	840/1000
Zulässige Dachlast	kg	75	75
Zulässige Anhängelast ungebr./gebremst*	kg	500/1200	500/1200
MOTOR			
Zylinder		6	6
Hubraum	cm ³	1990	2494
Hub/Bohrung	mm	66/80	75/84
Nennleistung/Nenndrehzahl	kW/PS/min	95/129/6000	125/170/5800
max. Drehmoment/Drehzahl	Nm/min	164/4300	222/4300
Literleistung/Literdrehmoment	kW/l/Nm/l	47,7/82,4	50,1/89,0
Verdichtung/Kraftstoffart	: 1	8,8/bleifrei Normal	8,8/bleifrei Normal
GETRIEBE			
Seriengetriebeübersetzung I/II/III/	: 1	3,72/2,02/1,32	3,83/2,20/1,40
IV/V/R	: 1	1,00/0,80/3,45	1,00/0,81/3,46
Hinterachsübersetzung	: 1	4,27 (4,27)	3,91 (3,91)
FAHRLEISTUNG			
Luftwiderstandsbeiwert		0,36	0,35
Höchstgeschwindigkeit	km/h	196 (188)	214 (212)
Beschleunigung 0-100 km/h	s	11,5 (13,3)	8,8 (10,1)
0-1000 m	s	32,5 (34,5)	29,6 (31,3)
Elastizität 80-120 km/h mit			
Seriengetriebe im IV. Gang	s	11,7	9,2
VERBRAUCH**			
5-Gang-Seriengetriebe			
90 km/h	l/100 km		
120 km/h	l/100 km		
Stadtverkehr	l/100 km		
Durchschnitt	l/100 km		
RÄDER			
Reifendimension		195/65 R 14 H	195/65 VR 14
Raddimension		6 J x 14	6 J x 14
Material		Leichtmetall	Leichtmetall
ELEKTRIK			
Batteriekapazität	Ah	55	63
Lichtmaschinenleistung	A/W	80/1120	80/1120

320i/325i lieferbar ab 2. Quartal 1988.

325iX/324td lieferbar ab Sommer 1988.

KAROSSERIE	ab 325i Kat	GETRIEBE/FAHRWERK
<p>touring, 5türig, selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, mit der Bodengruppe verschweißt, allseits formsteife Sicherheitszelle, gesteuert deformierbare Knautschzonen vorn/hinten, integrierter Dachquerträger, rundum angeordnete Verstärkungen.</p> <p>Kraftstofftank: 64 l (324td: 55 l).</p>	<p>Motorölkühler.</p> <p>324td</p> <p>Wassergekühlter 6-Zylinder-4-Takt-Reihen-Dieselmotor, vorn längsgeneigt angeordnet, Leichtmetall-Zylinderkopf, Querstromprinzip, sphärischer Brennraum, obenliegende, 7fach gelagerte Nockenwelle, 7fach gelagerte Kurbelwelle mit 12 Gegengewichten, Motoraufhängung mit Schwingungsdämpfern. Digitale Diesel Elektronik (DDE), temperaturabhängige Leerlauf-Anhebung, hydraulischer Kaltstartbeschleuniger, Schubabschaltung, Notlaufprogramm, On-Board-Diagnose. Turboaufladung mit elektronisch geregelter Ladedruck-Regelung. Motorölkühler, Bypass-Ventil zur Reduzierung des Motorschleppmoments, beheizter Kraftstofffilter. Motorferne Motorteilkapselung und Schallisolierung, mit Verkleidung der Motorhaube und Motorunterverkleidung.</p>	<p>Standardantrieb: Motor vorn, Kraftübertragung hinten. Hydraulisch betätigtes Einscheiben-Membranfeder-Kupplung mit automatischer Nachstellung und Drehschwingungsdämpfer. 5-Gang-Getriebe (Höchstgeschwindigkeit im 5. Gang) mit Rückwärtsgang-Synchronisation.</p> <p>Eingelenk-Federbein-Vorderachse mit Bremsnickausgleich und Stabilisator. Schräglengeradse hinten (15° Pfeilung), Anfahr-Tauch-Reduzierung und Bemsnickausgleich, Feder/Dämpfer getrennt angeordnet. Zahnstangenlenkung mit variabler Übersetzung, Sicherheitslenksäule.</p> <p>Zweikreis-Bremsanlage mit Bremskraftverstärker, Bremsdruckminderer für die Hinterachse, asbestfreie Bremsbeläge, Faustsattel-Scheibenbremsen vorn/hinten, vorn innenbelüftet. Handbremse über zusätzliche Trommelbremsen mechanisch auf die Hinterräder wirkend.</p> <p>BMW Leichtmetallräder 6 J x 14 mit 195/65 R 14 H Reifen.</p>
<p><u>MOTOR</u></p> <p>Wassergekühlter 6-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor, vorn längsgeneigt angeordnet, Leichtmetall-Zylinderkopf, Querstromprinzip, sphärischer Brennraum, obenliegende, 7fach gelagerte Nockenwelle, 7fach gelagerte Kurbelwelle mit 12 Gegengewichten und Drehschwingungsdämpfer. Motoraufhängung mit Schwingungsdämpfern, temperaturgeregelter Visco-selüfter mit Bimetallfeder.</p> <p>Digitale Motor-Elektronik III mit elektronischer, kennfeldgesteuerter Zündung und kennfeldgesteuerter, luftmengenabhängiger Einspritzung sowie Warmlaufkennfeld und Kaltstartsteuerung, Kraftstoff-Schubabschaltung, selbstlernender Leerlaufregelung, On-Board-Diagnose und Notlaufeigenschaften. Zweirohr-Katalysator-Auspuffanlage mit Doppel-Endrohr. Abgasentgiftung durch geregelten Dreiecks-Katalysator und beheizte Lambdasonde für bleifreies Normalbenzin mit 91 ROZ. Aktivkohlefilter mit gesteuerter Tankentlüftung.</p>		

320i 325i 325iX 324td

<u>325i</u>	<u>AUSSEN AUSSTATTUNG</u>	<u>INNENAUSSTATTUNG</u>	<u>ELEKTRIK</u>	
Sportliche Fahrwerksabstimmung und Stabilisator hinten. Anti-Blockier-System (ABS). Niederquerschnitt-Reifen 195/65 VR 14.	Kühlergrill mit integrierten Doppel-Rundscheinwerfern. Parkierschutz rundum durch seitlich herumgezogene Kunststoffstoßstangen und Seitenschutzleisten mit stoßelastischer Auflage, Stoßstangen vorn/hinten auf 4 km/h regenerierbar ausgelegt. Motorhauben- und Heckklappen-abstützung mittels Drehstabfeder und Gasdruckdämpfer. Beide Außenspiegel in Wagenfarbe lackiert, Shadow-Linie. Verbundglas-Frontscheibe, heizbare, mit der Karosserie verklebte Heckscheibe, grünes Wärmeschutzglas rundum. Tankdeckel mit Halterung an Tankklappe, Zentralverriegelung mit Diebstahlsicherung.	Innenraumboden und Stauraum mit Teppich ausgelegt. Abschließbares, beleuchtetes Handschuhfach. Ablagemöglichkeiten auf der Armaturentafel, in der Mittelkonsole vorn, in Tunnelverkleidung hinten und in den Ablagekästen an den Türen vorn. Armlehnen an den Türen vorn mit integrierten Haltegriffen, beleuchteter Sicherheitsascher und Zigarrenanzünder. Schaumstoffummanteltes 4-Speichen-Lenkrad, Ø 380 mm, Schaltthebelknopf verdrehgeschichert.	Halogen-Doppelscheinwerfer, Abblendscheinwerfer in Ellipsoidtechnik, Nebelschlußleuchte, zwei Rückfahrleuchten, Instrumente und Bedienungselemente halbkreisförmig um den Fahrer angeordnet, elektronischer Tachometer und Drehzahlmesser.	Heizung/Lüftung: luftseitig geregelte, drehzahlunabhängige Frischluftheizung, leises 4stufiges Gebläse, Defrosterdüsen für Front- und Seitenscheiben, Frischluftzufuhr über 4 seitlich und in der Mitte angeordnete Austrittsgitter, walzenartige Ausführung mit großem, vertikalem Schwenkbereich, horizontal richtbar sowie einzeln ein- und abstellbar, Zwangsentlüftung, Fondraumheizung.
<u>325iX</u>				<u>325i/325iX</u>
Verstärkte Kupplung, drehzahlabhängige Servolenkung. Verteilergetriebe mit Visco-sperre für permanenten Allradantrieb mit asymmetrischer Drehmomentverteilung, vorn 37 % und hinten 63 %. Vorderachsanztrieb durch kettengetriebene Nebenwelle. Hinterachs differential mit zusätzlicher Viscosperre. BMW Leichtmetallräder 365 x 150 TD mit TD 200/60 VR 365 Reifen.				ABS-Kontrolleuchte im Instrumentenkombi. Nebelscheinwerfer in Linsentechnik in die Frontschürze integriert, zwei Nebelschlußleuchten.
<u>324td</u>				<u>324td</u>
Drehzahlabhängige Servolenkung. Zweimassen-Schwungrad. Hydraulisch betätigtes Einscheiben-Trocken-Tellerfeder-Kupplung mit automatischer Nachstellung.				Kombinierte Kontrolleuchte für Einspritz-Elektronik und Wasserabscheider. Kontrolleuchten für: Vorglühen, Startfrei.

SO SICHER WIE
DIE FREUDE AM FAHREN.

Damit sich der Kreis zwischen Produkt- und Servicequalität schließt, beginnt zuverlässiger und wirtschaftlicher Service bei BMW schon in der Fahrzeugentwicklung:

durch reparaturfreundliche Konstruktionen.

Durch fortschrittliche Systeme wie die BMW Service-Intervallanzeige.

Durch die BMW On-Board-Diagnose für schnelle und kostengünstige Reparatur.

Nach dem Kauf bietet der BMW Händler als Ihr kompetenter Partner den „Dienst am Kunden“, den Sie zu Recht erwarten:

ausgezeichnet geschulte Fachleute.

BMW spezifische, modernste Werkstattausstattung.

Zuverlässige und langfristige Teileverfügbarkeit.

Die Verwendung von Original BMW Teilen, damit Ihr BMW im „Original-Zustand“ bleibt.

Eine 12monatige Werkstatt- und Teile-Gewährleistung.

Eine Betreuung und Werkstattqualität, die in anonymen Tests stets Spitzenränge belegt.

Auch für den unvorhergesehnen Fall einer Panne sind wir für Sie da:

Mit dem BMW Bereitschaftsdienst — Tag und Nacht erreichbar unter der Rufnummer 0130-3332, aus dem gesamten Bundesgebiet zum Ortstarif.

Die Freude am Fahren hört so mit beim Service nicht auf.

Ein sicheres Gefühl, für das wir auch in Zukunft alles tun werden.

Die abgebildeten Modelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. Sie enthalten z.T. auch Sonderausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören. In einigen Ländern sind aufgrund gesetzlicher Bestimmungen Abweichungen von den hier beschriebenen Modellvarianten und Ausstattungen möglich. Bitte informieren Sie sich über den genauen Ausstattungs umfang bei Ihrem BMW Importeur oder Händler. Änderungen von Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.

© BMW AG München/West-Deutschland. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung von BMW AG, München. 7 11 03 21 10
2/87 VM Printed in West Germany 1987.



**Freude
am
Fahren**