neue Dreier:
ube mit Chrom-
l – natürlich –
rvenkurs

Die serienmäßigen 17-Zöller des 330i sind ein Muss der stämmigen Karosserie, kleiner wäre ärmlich. Der Druck auf den Start-Knopf wird vermutlich nur bei ganz angefressenen Retro-Freaks sportive Gänsehaut auslösen, der große Rest wird den guten, alten Zündschlüsseldreh zumindest nicht allzu lange vermissen. Dafür aber vielleicht das dynamische Cockpit des auslaufenden Dreiers. Die Zukunft ist funktional, aber eher statisch und weniger sportlich. Ohne Navigationssystem keine zweite Instrumentenhaube

## HE DATEN

ekühlter Sechszylinder-Reihen-
enliegende Nockenwellen, vier
nder, Bohrung mal Hub (mm)
braum 2996 cm³, Verdichtung
**ng 258 PS (190 kW) bei**
**ximales Drehmoment 300**
**nin, Literleistung 86,1 PS/L**

**ung** Hinterradantrieb, manu-
getriebe, DSC; Übersetzungen:
I. 1,67, IV. 1,23, V. 1,00, VI. 0,85,
g 3,15:1

nzelradaufhängung rundum,
n-Federbeine, Doppelquerlen-
or; hinten Fünflenkerachse,
rn, Stoßdämpfer, Stabilisator;
enbelüftete Scheibenbremsen
hmesser vorn/hinten 330/336
Bereifung: 225/45 R 17 auf 8-
llfelgen

ertürige Limousine, Länge x
(mm) 4520 x 1817 x 1421, Rad-
nm, Spur vorn/hinten (mm)
kvolumen 60 Liter, Leergewicht
ngsgewicht 5,6 kg/PS

**n* 0 - 100 km/h in 6,3**
**öchstgeschwindigkeit 250**
**uch 8,7 Liter/100 km Super**

metallisch perlendem Bellen obenraus. Dazu samtige Laufkultur, lineare Durchzugs-Autorität und ein glasklares Ansprechverhalten. Der Dreiliter hängt am Gas wie der Rottweiler am Hosenboden des Postboten. Über die knackig sämige Sechsgangschaltung muss bei BMW eh kein Wort verloren werden.

Erwähnenswert könnte allerdings sein, dass die Münchner das SMG abgesetzt haben. Sequenzielle Getriebe werden laut Entwicklungs- und Technik-Vorstand Dr. Göschel („ ... selbst Gerhard Berger fährt SMG nur im Automatikmodus...") über die gesamte Modellpalette nur noch zum Einsatz kommen, wenn wir es mit extrem sportlichen Hochdrehzahlkonzepten zu tun haben.

Noch ganz im Rausch des tollen Dreiliter-Benziners überrollen uns allerdings die Ereignisse in Form der vorerst einzig angebotenen Diesel-Motorisierung: 340 Newtonmeter stemmt der 163 PS starke Zweiliter-Vierzylinder des 320d und lässt damit – zumindest bei gesetzeskonformem Landstraßen-Tempo – dem 330i keine Chance. Einzig zielstrebige Drehzahl hilft dem Benziner, an der Furcht einflößenden Drehmomentwelle des Diesels dranzubleiben. Mit anderen Worten: Die Blume des Motorenbaus, ein feinnervig drehender Sechszylinder-Otto mit besten Zutaten und traumhaftem Sound, wird rabiat von einem Ölbrenner gebügelt.

Bevor sich nun aber Verzweiflung breit macht, tauchen wir ein in die wunderbare Welt des Grenzbereichs. Auf dem Weg dorthin bietet der neue Dreier ein Höchstmaß an Präzision, inspirierender Handlichkeit und – wen das interessiert – erwachsenem Fahrwerkskomfort. Dann aber: transparente Rückmeldung, Zielgenauigkeit und Gutmütigkeit in Höchstform. Hier tut es die Serienlenkung, wirkliche Quertreiber ziehen aus der optionalen Aktivlenkung (1300 Euro) aber wahren Fun-Mehrwert. So oder so, das Fahren mit dem Dreier bleibt schön.

*Johannes Riegsinger*