



Alpina B3 3.0	75 950 DM
BMW M3	85 000 DM
BMW 328i	56 000 DM

Drei-Kampf

Mit dem neuen 2,8 Liter-Motor ist der Dreier zur souveränen Limousine geworden.

Welcher Platz bleibt da noch für die viertürigen Sportwagen M3 und Alpina B3?

Von Hermann Reil (Text)
und Frank Herzog (Fotos)

Nein, einen philosophischen Disput über das Wechselspiel von Zufriedenheit und Ehrgeiz, von Genügsamkeit und dem Streben nach mehr wollen wir hier nicht beginnen. Obwohl diese drei Autos ein schönes Beispiel dafür abgeben würden, daß genug eigentlich nie genug sein kann.

Denn schon die Basis unseres Vergleichs ist in den Sphären der

gehobenen Dynamik angesiedelt: Mit knapp 200 PS für rund 1400 Kilogramm verspricht der neue 328i von BMW die Erfüllung selbst recht sportlicher Ansprüche. Und sein neues Leichtmetall-Triebwerk hält dies auch: „Beschleunigung par excellence“ bestätigte ihm mot in Ausgabe 4/1995. Nun, was will man mehr?

Wie immer: Mehr Souveränität, mehr Fahrspaß und auch mehr Exklusivität natürlich. Die ebenfalls neue M3 Limousine von BMW soll

all dies bieten. So offerieren die Münchner den Dreiliter-Reihensechszylinder mit wahrhaft stolzen 286 PS nach Coupé und Cabrio nun auch im viertürigen Kleid. Und mit einem von mot ebenfalls gelobten Triebwerk: Von „imponierenden Fahrleistungen“ stand in Heft 12/93 zu lesen, sowie vom Stolz, den sich jeder M3-Besitzer durchaus leisten dürfe. Beim Viertürer nun sind die Akzente auf etwas mehr Komfort gesetzt, was dem Vortrieb ja nicht schaden sollte.

Ein tiefblauer Akzent aus dem bayerischen Buchloe ergänzt das rot-gelbe Doppel aus München: Alpina, seit 30 Jahren Inbegriff für BMW-Modelle in besonders sportlicher Ausprägung, steuert den B3 3.0 mit 250 PS bei – von mot in Ausgabe 23/94 als der „Ideal-Dreier“ bezeichnet. Geedelt ist die Marke Alpina durch die Aura hoher Qualität und durch die enge Zusammenarbeit mit dem „Stammhaus“.

Dreimal Drei, dreimal bereits viel gelobt. Doch was hebt den Alpi-



Flottes Trio, farblich gut sortiert: Blau kleidet den Alpina, Gelb den M3 und Rot den 328i



Fitness-Studio: Schon das Triebwerk des 328i gibt sich sehr durchzugsstark, die Motoren von Alpina und BMW M holen sich ihren Vorsprung über die Leistung bei hohen Drehzahlen

na von den kräftigen „Original“-BMW ab? Und wie nah ist der neue 328i dem M3 an den üppigen Auspuff gerückt?

Erster Eindruck, wieder einmal: Die Sitzposition ist optimal, das Auto paßt wie angegossen. Wer sein Fahrzeug nicht ständig mit vier oder fünf Menschen belädt, sondern in erster Linie ein Fahrer-Auto sucht, in dem man auch mal jemanden mitnehmen kann, der ist hier richtig. Denn in der zweiten Reihe geht's doch eher knapp zu.

Die Verstellmöglichkeit der Vordersitze mit den drei Zughebeln ist nicht jedermanns Sache. Da sollte man sich in den teuren Versionen die Elektro-Heizelmännchen leisten. Apropos Aufpreis: Wer etwas für den Spieltrieb sucht, wählt den Bordcomputer. Mit der Vielfalt seiner Funktionen bietet er genügend Kurzweil, wenn die Sinne einmal nicht für die Kontrolle von Vortrieb und Seitenkraft gebraucht werden. ▶



2,8 Liter, Aluminium-Block und einstufige Nockenwellen-Verstellung beim Motor des 328i



Optisch tritt der 328i bescheiden auf wie ein 316er, die 16 Zoll-Doppelspeichenräder sind Sonderausstattung. Das Cockpit ist noch immer vorbildlich



Die Verarbeitungsqualität erscheint dem Anspruch der Marke angemessen, allerdings pfeift's auch in diesem Test wieder einmal: Das leidige Thema Windgeräusche scheint am Dreier noch immer nicht überwunden. Am roten 328i ist es die B-Säule links, die ab 150 km/h ihr eintöniges Konzert anstimmt, beim gelben M3 outet sich später die Frontscheibe als Geräuschquelle. Am verschwiegendsten ist da noch der Blaue von Alpina.

Der Dreier von BMW ist ein fahraktives Auto wie nur wenige. Es fühlt sich agil und leicht an, eine spielerische Mühelosigkeit umströmt Lenkrad und Hände, Gaspedal und rechten Fuß. Der sture Weg geradeaus, mit High-Speed über die Autobahn, ist nicht sein bestes Ding, er ruft nach den kleineren Sträßchen mit ihren engen und weiten Radien – obwohl auch der Geradeauslauf selbst bei üppiger Bereifung nach den Problemen beim Serienanlauf heute fast kein Thema mehr ist.

Die Entwickler bei BMW gestehen langsam ein, daß Hubraum auch bei ihnen kaum zu ersetzen ist: Mit seinem kräftigen Antritt aus niedrigsten Drehzahlen ist der

Hubraum ist auch bei BMW nicht zu ersetzen

neue 2,8 Liter im 328i dem bisherigen 2,5 Liter im 325i deutlich überlegen. Dabei wurde der Zylinderkopf mit den 24 Ventilen, der Nockenwellen-Verstellung und der Sauganlage zwar angepaßt, blieb im wesentlichen aber unverändert.

Das 2,8 Liter-Triebwerk des 328i ist ein Zwei-in-einem-Motor wie nur wenige. Es taugt sowohl für eine souveräne, schaltfaul-gelassene Fahrweise als auch für sportliches Hochdrehen und Nutzen der Gänge bis an den Begrenzer. Nicht unter der Kräftigungskur gelitten hat die Laufruhe, obwohl man Alu-Motoren ein zunächst schlechteres Akustikverhalten nachsagt. Doch die gewohnt feine BMW-Tonart mit ihren hellen Klängen zieht sich über alle Drehzahlen. Auch die sehr geringe Vibration im 328i entspricht bester BMW-Manier.

Dabei wollen wir aber jedem 328i-Käufer wünschen, daß sein Motor ebenso gut läuft wie unser Testexemplar. Denn der Leistungsprüfstand bestätigte den subjektiven Eindruck üppigen Drehmo-

328i



ments: Mit maximal 312 Nm lag der Wagen mit dem Kennzeichen M-VM 146 deutlich über der Werksangabe. Und der Prüfstand irrt nicht: Auch in der Elastizitätsmessung war der Test-328i dem auf dem Papier weit kräftigeren, identisch übersetzten Alpina B3 überlegen.

Angesichts der Fahrleistungen ist der Verbrauch sehr akzeptabel: 11,6 Liter waren alle hundert Testkilometer im Schnitt fällig, bei meist recht zügiger Gangart. Auf der mot-Verbrauchsmeßstrecke begnügte sich der 328i mit ganzen 8,7 Litern.

Die serienmäßige Fahrwerksabstimmung des 2,8 Liter erscheint – für sich allein „erfahren“ – zunächst als guter Alltags-Kompromiß mit Betonung auf Komfort. Sie wirkt straff genug für das beschriebene, handliche Fahrgefühl, ist vor allem aber schluckfreudig genug, um auch schlechte Straßen nie zur Plage werden zu lassen.

Wer diese schlechten Pfade in zügiger Gangart durchqueren will, wird freilich die starke Aufbaubewegung des 328i bemängeln, sein Nicken und Wanken. Und wer aus dem Alpina oder dem M3 in den 328i zurücksteigt, wird gar nicht glücklich sein: Dynamischen Naturen sei dringlich das Sportfahrwerk ans Herz gelegt, das die Karosseriebewegung deutlich reduziert.

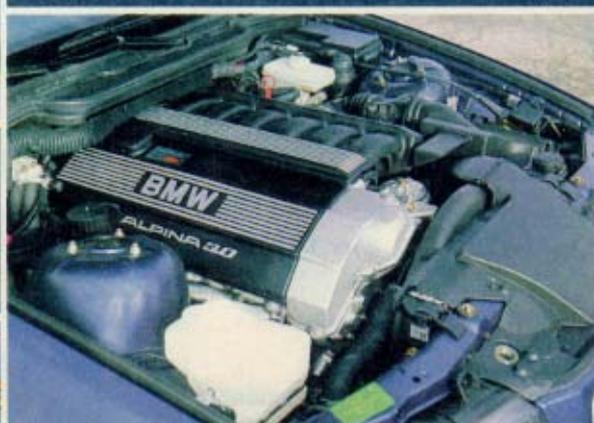
Der Umstieg in den B3 aus der „Produktion exklusiver Automobile“, wie die Firma Alpina die eigene Leistung tituliert, ist zunächst ein Abstieg. Rund zwei Zentimeter steht der Dreier mit dem in Buchlohe entwickelten Fahrwerk tiefer. Den Steuermann näher an die Straße bringt aber vor allem der wesentlich präzisere Charakter von Fahrwerk und Lenkung: Die Gesamtabstimmung ist knochig-trocken, gelegentliche Härten sind spürbar, werden aber nie unangenehm.

Der B3 läuft dank seiner üppigeren Bereifung Spurrillen williger hinterher, revanchiert sich dafür mit einem exakten Fahrverhalten: Er reagiert weitaus spontaner auf Lenkbefehle als der 328i, wirkt insgesamt nochmal eine ganze Klasse handlicher, erlaubt höhere Kurvengeschwindigkeiten und zeigt im Grenzbereich eindeutige Reaktionen. Wer richtig damit umgehen kann – und auf etwas Federungskomfort verzichten mag –, hat mit dem Alpina den höchsten Fahrspaß von allen dreien. Bei den Slalom-Versuchen waren die mot-

3,0 Liter, Grauguß-Block, einstufige Nockenwellen-Verstellung, dazu viel Feinarbeit von Alpina



Tiefblaue Sonderfarbe, klassische Speichenräder im üppigen Format, Dekor und Spoiler auf Wunsch; Feine Differenzierung bei Alpina



B3 3.0

Tester im Alpina schneller gar als im M3. Der Alpina zeigte auch bessere Bremsleistung als der 328i, obwohl die Verzögerungsanlage im Grundsatz gleich ist.

Die 17 Zoll-Räder im für Alpina klassischen Speichendesign sind noch die sichersten Erkennungszeichen des B3, denn auf Schriftzüge und Zierstreifen verzichtet rund die Hälfte der jährlich etwa 500 Alpina-Kunden. Das Interieur ist eindeutiger: Die zweifarbigen Nähte am Lederlenkrad oder die zweifarbigen Streifen im Stoffdekor etwa, die blau hinterlegten Instrumente oder das versilberte Typenschild – all das zusammen verleiht dem B3 einen dezenten, doch eigenständigen Charakter.

Einen ganz eigenen Weg geht Alpina auch beim Motor: Das Triebwerk basiert auf dem bisherigen 2,5 Liter der Baureihe M 50 mit Stahlblock, wurde aber auf 2997 cm³

Leistung schafft Überlegenheit

vergrößert und in vielen Details bearbeitet – wozu unter anderem die aufwendigen Katalysatoren auf Metallträger-Basis gehören.

Hubraum verspricht auch hier Drehmoment – in der Papierform ist der B3 dem 328i auch überlegen. Im konkreten Fall unserer Testwagen zeigten Leistungsprüfstand und Peiseler-Meßrad wie gesagt ein teilweise anderes Bild – dokumentiert in den Werten auf Seite 69: Bis rund 3600/min ging der 328i besser, auch seine Elastizitäts-Meßwerte waren besser. Subjektiv ist diese Differenz zwischen den identisch übersetzten Autos nicht spürbar, richtig voran geht es hier wie dort.

Im oberen Drehzahlbereich freilich zeigt der Alpina-Motor die Überlegenheit seiner um rund 50 PS höheren Leistung: 6,0 Sekunden für den Spurt auf 100 km/h sind ein Wort, und auf der freien Autobahn fährt der Blaue dem Roten tapfer davon. Doch dann passiert wieder, was nicht sein dürfte: Der Gelbe schiebt sich von hinten heran, kommt näher und zieht mit rund fünf km/h vorbei. Dabei ist der M3 nominell bei 250 km/h abgeregelt, während Alpina für den BMW 255 km/h angibt. Doch beide Angaben stimmen nur ungefähr genau, was dann die umgekehrte Reihenfolge ergibt. Aber im realen Leben ist die-



3,0 Liter, Grauguß-Block, Einzeldrosselklappen, stufenlose Nockenwellen-Verstellung beim M3



Leuchtendes Gelb, schwarze Akzente, aerodynamischer Spiegel, wuchtiges Lenkrad, so wird der M3 zur eindrucksvollen Erscheinung



ses Aufeinandertreffen so wahrscheinlich wie ein Lottogewinn.

Im unteren Bereich kann jedoch selbst der M3 diesen unverschämte gut laufenden 328i nicht bügeln: Die Drehmomente sind auch hier nicht viel höher, und seine bessere Elastizität holt der M3 zum Teil aus der kürzeren Übersetzung. Unterhalb von 4000/min sichert selbst die aufwendige, variable Nockenwellenverstellung im Zylinderkopf des M3 samt der Gemischversorgung über Einzeldrosselklappen nur geringen Vorsprung.

Die Freude am Fahren liegt beim M3 eben in der hohen Drehzahl, dem kaum endenden Drehzahlband und dem ebenfalls kaum endenden Schub. Daß dies in einer deutlich kernigeren Tonart geschieht, nimmt man ihm nicht übel.

Wer vier Türen mag, ist ein komfortbewußter Mensch – so die BMW-Logik. Denn gegenüber dem M3 Coupé ist die Limousine deutlich weicher abgestimmt – mit einem höheren Schluckvermögen des Fahrwerks, aber auch mehr Aufbaubewegung. Zwischen 328i und B3 nimmt der M3 etwa die Mitte ein, und wem dies zu wenig eindeutig ist, der darf aufpreisfrei die strafere Variante vom Coupé wählen.

Auch im Innenraum verzichteten die BMW-Modellplaner auf die stark profilierten Sitze des Coupés zugunsten der „normalen“ Sportsitze aus dem Dreier-Programm, wie sie auch Alpina verwendet und wie sie jedem 328i-Fahrer empfohlen seien. Dafür bekam die M3 Limousine Lederbezüge spendiert und dunkle Edelholz-Einlagen.

Das Aerodynamik-Paket mit den üppigen Schwellern rundum, den speziellen Spiegeln und den 17 Zoll-Rädern eint alle M3-Varianten optisch. Wem übrigens der Schein weit wichtiger ist als das Sein, dem hilft BMW ebenfalls weiter: Unter dem Logo „BMW Individual“ bekommt man einen 316i oder 318tds im äußeren Gewand des M3.

Spätestens jetzt muß ein Wort zu den Preisen fallen. Der 328i ist für 56 000 Mark zu haben, der M3 kostet immerhin 85 000 Mark. Mit der Ausstattung ist die Differenz natürlich nicht zu erklären, eher schon mit dem teureren Motor, den aufwendigeren Bremsen, den größeren Rädern, der modifizierten Karosserie und und und...

Mit seiner überlegenen Dynamik läßt sich der Mehrpreis des M3

nur noch zum Teil begründen. Dafür ist der neue 328i einfach zu gut. Die BMW M GmbH, zuständig für die Entwicklung des M3, wird bald ein Scheit Holz nachlegen müssen, um das Spitzenmodell wieder deutlicher vom „gemeinen“ 328i abzuheben. Genug ist manchmal eben nicht genug.

Auch der B3 vom kleinen Verwandten Alpina läßt die Leistungsüberlegenheit seines Motors nur in wenigen Fahrsituationen spüren. Aber er beweist mit seinem saubermachten Fahrwerk einen eindeutigen Charakter, mit Vorfahrt für die Freude am sportlich-exakten Fahren – bei einer dennoch hohen

Vielfahr- und Langstreckentauglichkeit. Mit 75 950 Mark ist er wahrlich nicht billig, doch scheint der Preis angesichts der tiefgreifenden Modifikationen verständlich. Und er ist natürlich exklusiver als selbst der M3 – für manch einen Kunden sicher das wichtigste Argument bei der Qual der Wahl. □

TECHNISCHE DATEN

WERKSANGABEN				
Modell		BMW 328i	Alpina B3 3.0	BMW M3
■ Motor				
Zylinderzahl/Anordnung		6/Reihe	6/Reihe	6/Reihe
Einbaulage		längs	längs	längs
Leistung	kW (PS)/min	142 (193)/5300	184 (250)/5700	210 (286)/7000
Max. Drehmoment	Nm/min	280/3950	320/4400	320/3600
Bohrung/Hub	mm	84,0/84,0	86,0/86,0	86,0/85,8
Hubraum	cm ³	2793	2997	2990
Verdichtung/Kraftstoff		10,2:1/Super	10,5:1/SuperPlus	10,8:1/SuperPlus
Spezifische Leistung	PS pro Liter	69,1	83,4	95,7
Leistungsgewicht	kg pro PS	7,2	5,3	5,1
Ventile pro Zylinder		4	4	4
Nockenwellen-/antrieb		2/Kette	2/Kette	2/Kette
Einspritzanlage/Zündung		Siemens Multipoint MS41.0	Bosch Multipoint Motronic M3. 3.1	Bosch Multipoint Motronic 3.3
Aufladung/max. Ladedruck	bar	–	–	–
Ölinhalt/Kühlsysteminhalt	Liter	6,5/10,5	6,5/10,5	7,0/10,7
Batterie/Generator	Ah/W	65/1120	65/1260	65/1260
■ Kraftübertragung/Fahrwerk				
Antrieb		auf die Hinterräder	auf die Hinterräder	auf die Hinterräder
Getriebe		Fünfgang mechanisch	Fünfgang mechanisch	Fünfgang mechanisch
Gangstufen		4,2/2,49/1,65/1,24/1,00	4,2/2,49/1,65/1,24/1,00	4,2/2,49/1,66/1,24/1,00
Achsübersetzung		2,93	2,93	3,15
Radführung	vorn	Einzelradaufhängung mit Querlenker	Einzelradaufhängung mit Querlenker	Einzelradaufhängung mit Querlenker
	hinten	Einzelradaufhängung mit Doppel-/Längslenkern	Einzelrad mit Quer-/Längslenkern	Einzelradaufhängung mit Doppelquer-/Längslenkern
Stabilisator		vorn/hinten	vorn/hinten	vorn/hinten
Lenkung		Zahnstange mit Servo	Zahnstange mit Servo	Zahnstange mit Servo
Lenkübersetzung		17:1	17:1	17:1
Bremsen	vorn/∅ mm hinten/∅ mm	innenbelüftete Scheiben/286 innenbelüftete Scheiben/280	innenbelüftete Scheiben/286 innenbelüftete Scheiben/280	innenbelüftete Scheiben/315 innenbelüftete Scheiben/312
ABS		Teves	Teves	Teves
Traktionskontrolle		Sperre ¹ oder ASR ²	Sperre oder ASR ²	Sperre
Radgröße vorn/hinten	Serie	7 J x 15	8 J x 17 / 9 J x 17	7 1/2 J x 17
Bereifung vorn/hinten	Serie	205/60 R 15 W	235/40 ZR 17/265/35 ZR 17	235/40 ZR 17
■ Karosserie				
Typ		Limousine	Limousine	Limousine
Sitzplätze		5	5	5
Türen		4	4	4
Gepäckraum	L/VDA	435	435	435
Länge/Breite/Höhe	mm	4433/1698/1393	4433/1698/1373	4433/1710/1362
Radstand	mm	2700	2700	2700
Spurweite vorn/hinten	mm	1408/1421	1410/1423	1422/1444
Wendekreis	m	10,4	10,4	10,4
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1780	1850	1930
Leergewicht	kg	1320	1330	1460
Zuladung	kg	460	520	470
Anhängelast gebremst/ungebr.	kg	1675/670	1400/600	–/–
Stützlast/Dachlast	kg	75/75	50/75	–/75
Tankinhalt	Liter	65	65	65
■ Fahrleistungen und Verbrauch				
Höchstgeschwindigkeit	km/h	236	255	250
DIN-Verbrauch				
90 / 120 / Stadt	L/100 km	6,2 / 7,8 / 11,6	6,9 / 8,2 / 13,2	6,6 / 8,1 / 13,1
Drittelmix	L/100 km	8,5	9,4	9,3
Tankreichweite ¹	km	ca. 760	ca. 690	ca. 700

¹ Unter Berücksichtigung des DIN-Drittelmix-Verbrauchs – ² Sonderausstattung

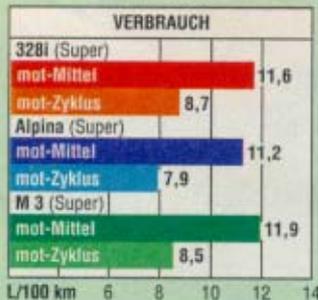
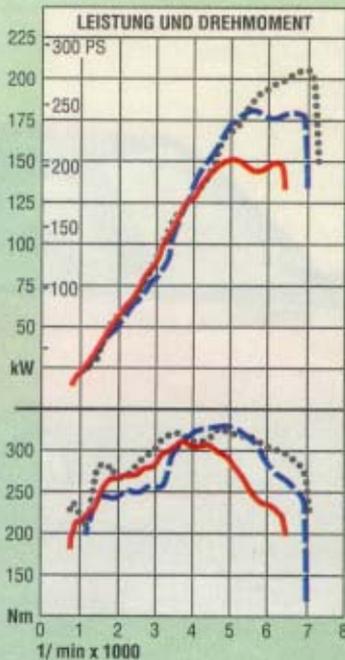
MOT MESSWERTE

Modell		BMW 328i	Alpina B3 3.0	BMW M3
■ Fahrleistungen				
0 bis 60 km/h	s	3,5	2,8	2,8
0 bis 100 km/h	s	7,4	6,0	5,7
0 bis 160 km/h	s	18,7	14,7	13,0
60 bis 120 km/h (IV. Gang)	s	12,7	13,0	9,8
80 bis 140 km/h (V. Gang)	s	18,8	17,2	13,2
Gangreichweiten (I./II.)	km/h	62/104	66/110	60/98
(III./IV.)	km/h	154/202	164/210	149/198
■ Gewichte				
Testwagen	kg	1407	1443	1501
Tatsächliche Zuladung	kg	373	407	429
■ Tachoabweichung				
30 / 50 km/h	eff. km/h	28/49	28/48	29/48
100 / 130 km/h	eff. km/h	97/126	97/127	96/126
■ Innengeräusche				
80/100 km/h	dB(A)	60/65	60/67	62/71
130/160 km/h	dB(A)	69/73	71/76	71/75

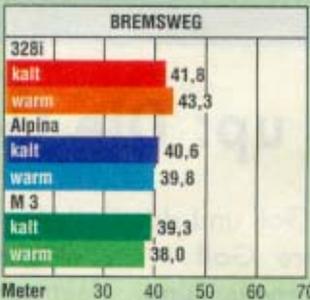


BMW 328i Genug

Hoffentlich laufen alle 328i so gut wie unser Testwagen: Mit seinem überlegenen Drehmoment im unteren Bereich ist der Neuling auch von den stärkeren Geschwistern nicht zu schlagen. Das Fahrwerk geht in Richtung Komfort, sportliche Gemüter haben wenig Freude damit. Doch hier helfen die Sonderausstattungen: Sportfahrwerk, Sportsitze und 16 Zoll-Räder adeln den 328i zum heimlichen M3.

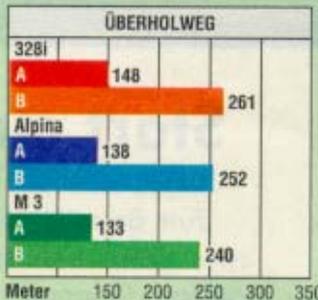


MOT-MITTEL: Praxisverbrauch auf 3000 km gemischte Fahrweise. — MOT-ZYKLUS: Ökonomiefahrweise auf 50 % Landstraße, 30 % Autobahn, 20 % Stadt.



Anfangs- und Endwerte einer Reihe von 10 Vollbremsungen aus 100 km/h.

Meßbedingungen: Temperatur 19 °C, Luftdruck 965 mbar, Beladung: 190 kg



A. Aus 60 km/h: Überholweg aus II. Gang mit Hochschalten. Bei Automatik: mit Kickdown. — B. Aus 80 km/h: Überholweg aus höchstem Gang ohne Schalten. Bei Automatik: höchste Fahrstufe ohne Kickdown.



Alpina B3 3.0 Mehr als genug

Power ist reichlich vorhanden. Und doch bezieht der B3 seinen Wert weniger aus der motorischen Überlegenheit, sondern aus seinem eindeutig sportlichen Charakter – integriert in ein harmonisches Gesamtkonzept mit guter Langstreckentauglichkeit. Und schließlich fährt man mit dem Dreier von Alpina dezent-exklusiv.



BMW M3 Genug ist nie genug

Auf dem Papier ist er überlegen, auf der Straße kann er seine Vorteile kaum ausspielen – da sollten die Motorentechniker den früheren Abstand nach unten wiederherstellen. Mit der noch recht komfortablen Fahrwerksabstimmung zeigt der M3 ungeahnte Qualität als souveräner, kompakter Reisewagen.