



BMW 3er-Reihe (1990-2000) Benziner

Alltagstauglicher Youngtimer

Der 3er BMW der Modellgeneration E36 ist vor allem in der Tuning-Szene sehr bekannt, denn er wird oft als „Basis“ für Tuning-Autos verwendet. Daher ist es mittlerweile schwierig geworden originale und unverbastelte E36 zu finden. Das ist schade, denn dieser 3er hat durchaus seine Qualitäten und ist auch heute als Alltagsauto voll brauchbar. So bietet er ein gutes Platzangebot und für ein Auto der damaligen Zeit ein sehr agiles Handling. Trotzdem bleibt genügend Komfort auch für längere Strecken und den Alltag. Die Bedienung ist einfach und das Cockpit ist übersichtlich gestaltet. Seit der Modelleinführung 1990 mit der Limousine kamen noch das Coupe (1992), das Cabrio (1993), Compact (1994) und der Touring (1995) dazu. Überraschenderweise fällt der Kofferraum im Touring sogar kleiner aus als in der Limousine, zumindest wenn nur bis zur Abdeckung beladen wird. Auf Grund seines Alters ist der E36 weder in der TÜV-Statistik noch in der ADAC Pannenstatistik offiziell vertreten. Bei guter Wartung gilt das Modell aber als langlebig. Größere Sorgen bereiten die anfällige Vorderachse mit ausgeschlagenen Gelenken und vor allem bei frühen Modellen Rost.

Empfehlung: Für den BMW stehen verschiedene Benzinmotoren zur Auswahl. Die Einstiegsmotorisierung 316i reicht für das Mitschwimmen im Verkehr aus, mehr aber nicht. Etwas flotter geht es im 318i voran, womit man völlig ausreichend motorisiert ist. Ein Glanzbeispiel für seidenweichen Motorlauf stellen die Sechszylinder dar. Der 320i bietet gute Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch. Die nochmals deutlich stärkeren 323i, 325i, und 328i sorgen richtig für Fahrspaß, der aber an der Tankstelle bezahlt werden muss. Für den E36 gab es zwar nie ein großes Facelift, allerdings wurden im Laufe der Zeit viele kleine Änderungen eingefügt, um die anfangs nicht optimale Detailqualität zu verbessern. Daher empfehlen wir, lieber ein späteres Baujahr zu kaufen, denn dort ist vor allem die Rostvorsorge deutlich besser.

⊕ zuverlässige Technik, agile und trotzdem komfortable Fahreigenschaften, bequeme Sitze, einfache Bedienung

⊖ relativ kleiner Kofferraum (Touring), anfällige Vorderachse, Rost (v.a. frühe Baujahre), geringe Crashesicherheit für heutige Maßstäbe, wenig originale Fahrzeuge im Handel

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Für den BMW 3er der Baureihe E36 gibt es auf Grund der zu geringen Zulassungen und des hohen Alters keine offiziellen Daten von den Prüforganisationen. Auch in der ADAC Pannenstatistik taucht der 3er nicht mehr auf. Generelle Probleme des E36 waren die schlechte Rostvorsorge bis zum Facelift, häufiger Ölverlust und die sehr anfällige Vorderachskonstruktion. Im Alter gibt es des öfteren auch Probleme mit Elektronikbauteilen, die oft aber von Spezialisten repariert werden können. Zudem wackeln die Sitzgestelle hin und wieder und die Kühlthermostate verweigern ebenfalls häufig die Arbeit. Schwächelnde Fensterheber sind auch kein unbekanntes Problem. Folgende Rückrufe sind bekannt:
Rückrufe	08/1998: Halter der Schwingungsdämpfung an der Hinterachse kann sich lösen. 10/1998: Undichtigkeiten am Heizungswärmetauscher wegen Druckspitzen im Kühlsystem. Betroffenen Fahrzeuge: bis 30.11.94

Modellgeschichte

09/1990	Einführung der dritten Modellgeneration, zunächst als viertürige Limousine. Modelle: 316i (73 kW/100 PS), 318i (83 kW/113 PS), 320i (110 kW/150 PS) und 325i (141 kW/192 PS); ABS für 325i serienmäßig
09/1991	neue zusätzliche Motorvariante: 325td kat (85 kW/115 PS), ABS für alle Modelle serienmäßig
01/1992	Modelleinführung auf Basis der Limousine: zweitüriges Sportcoupé mit drei Motorvarianten: 318is (103 kW/140 PS), 320i (110 kW/150 PS) und 325i (141 kW/192 PS); Für alle Modelle ABS serienmäßig
09/1992	Einführung Topmodell M3 Coupé mit 3.0-Liter-Reihensechszylinder (210 kW/286 PS)
09/1993	Modifizierte Motoren: 316i (75 kW/102 PS), 318i (85 kW/115 PS); neue zusätzliche Motorvariante: 325 tds (105 kW/143 PS); Fahrerairbag für alle Modelle serienmäßig
03/1994	Modelleinführung 3er compact auf Basis der Limousine (gleiche Frontpartie, gleicher Radstand, 23 cm kürzer): dreitürige Schräghecklimousine mit zunächst einer Motorvariante 316i (75 kW/102 PS); Fahrerairbag und ABS serienmäßig, Beifahrerairbag optional gegen Aufpreis
04/1994	Einführung der Cabriolet-Variante
08/1994	Neuer Motor: 318 tds (66kW/90 PS)
09/1994	zusätzliche neue Motorvarianten: für Limousine 318 tds kat (66 kW/90 PS) und für compact 318ti (103 kW/140 PS); Einführung Topmodell M3 Limousine (210 kW/286 PS)
12/1994	Einführung Topmodell M3 Coupé GT (217 kW/295 PS)
02/1995	Neuer Motor: 328i (142 kW/193 PS) ersetzt 325i (141 kW/192 PS), Beifahrerairbag bei allen Modellen serienmäßig
04/1995	Einführung Topmodell M3 Cabriolet (210 kW/286 PS)
05/1995	Einführung der Kombivariante "Touring"
06/1995	Neuer Motor: 323i (125 kW/170 PS)
09/1995	Neuer Motor: 318tds (66 kW/90 PS)
09/1995	M3-Modelle jetzt mit 3,2 Liter Hubraum und 236 kW (321 PS)
09/1997	Neuer Motor: 323i (125 kW/170 PS)
03/1998	Baureihenvariante Limousine eingestellt
12/1998	Motor 318ti entfällt
04/1999	Baureihenvariante Coupé eingestellt
08/1999	Baureihenvariante Touring eingestellt
03/2000	Baureihenvariante Cabriolet eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	compact	Limousine	Kombi	Coupe	Cabrio
Länge/Breite/Höhe [mm]	4210/1698/1393	4433/1698/1393	4433/1698/1391	4433/1710/1366	4433/1710/1348
Kofferraumvolumen [l]	325	435	370	405	230
Dachlast [kg]	75	75	75	75	-
Tankinhalt [l]	52	62	62	62	62

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	316i	316i compact	318i	318ti compact	320i	323i	325i	328i
Aufbau/Türen	ST/4	SR/3	ST/4	SR/3	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Bauzeitraum	1993-1999	1999-2000	1990-1993	1991-1999	1990-1999	1995-2000	1990-1995	1995-1999
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1596	4/1895	4/1796	4/1796	6/1991	6/2494	6/2494	6/2793
Leistung [kW/PS]	75/102	77/105	83/113	103/140	110/150	125/170	141/192	142/193
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	150/3900	165/2500	165/4250	175/4500	190/3500	245/3950	245/4700	280/3950
Beschleunigung 0-100km/h [s]	12,7	11,9	11,3	9,9	9,9	8,0	8,0	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	190	201	209	214	227	230	236
Verbrauch Hersteller pro 100km [l]	7,8 S	7,6 S	n.b.	7,9 S	9,0 S	9,0 S	9,2 S	9,2 S
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1250/630	1250/600	1400/640	1300/600	1600/670	1600/670	1600/670	1600/670
CO ₂ [g/km]	185	183	n.b.	187	213	213	218	218
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/10/14	19/10/14	21/10/14	19/12/16	20/11/15	20/15/18	18/15/18	18/15/18
Steuer pro Jahr* [Euro]	117	128	272	132	147	184	378	206
Schadstoffklasse	Euro 2	D4	Euro 1	Euro 2	Euro 2	Euro 2	Euro 1	Euro 2

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
 *Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

TYP	316i	316i compact	318i	318ti compact	320i	323i	325i	328i
Wartung 1	130	190	130	130	360	360	k.A.	360
bei km/Monate	15000/	25000/	15000/	15000/	25000/24	25000/24		25000/24
Wartung 2	290	260	290	290	580	580	k.A.	580
bei km/Monate	30000/	50000/	30000/	30000/	50000/48	50000/48		50000/48
Wartung 3	330	420	330	330	830	830	k.A.	830
bei km/Monate	60000/	100000/	60000/	60000/	100000/96	100000/96		100000/96
Zahnriemen	-	-	-	-	-	-	-	-
bei km/Mon	-	-	-	-	-	-	-	-
Bremsscheiben und -beläge vorn	410	400	410	410	460	460	k.A.	480
Bremsscheiben und -beläge hinten	420	370	420	420	450	450	k.A.	490
Auspuffanlage (nach Kat)	410	460	390	390	1610	1610	k.A.	550
Kupplung	730	710	730	730	790	790	k.A.	930
Generator	610	510	610	610	530	530	k.A.	530
Anlasser	420	460	420	420	540	540	k.A.	540

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	316i	316i compact	318i	318ti compact	320i	323i	325i	328i
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	94	89	k.A.	100	100	115	125	111
Betriebskosten (Kraftstoff)	164	161	k.A.	166	187	187	191*	191
Werkstatt-/Reifenkosten	77	76	k.A.	82	87	88	97*	96
Gesamtkosten pro Monat	335	326	k.A.	348	374	390	413	398
Gesamtkosten pro km [Cent]	26,8	26,1	k.A.	27,8	29,9	31,2	33,0	31,8