

Premiere für die dritte 3er-Ge

Jetzt Vorstellung in der Öffentlichkeit – Vorerst vier Varianten – Ab

Von seinen Vorgängern, der 02- und zwei 3er-Reihen, sind seit 1966 bislang insgesamt rund 4,5 Millionen Exemplare gebaut worden. Jetzt feiert nach sechsjähriger Entwicklungszeit der kompakte BMW der neuen Generation Premiere. Der 3er BMW der dritten Generation ist eine völlig neu entwickelte Limousine, bleibt aber in der Verbindung aus kompaktem, agilen Fahrzeug und sportlicher Motorisierung Vorbild für diese Automobil-Dimension.



So neu der »E36« in Sachen Design, Fahrwerk, Motoren auch ist: Die typischen BMW Elemente wie die »Niere«, der erstmals hinter einer Glasscheibe sitzende Doppel-Rundscheinwerfer und der Gegenschwung an der C-Säule lassen ihn unzweideutig als BMW identifizieren.

Äußerlich um knapp elf Zentimeter in der Länge, um gut fünf Zentimeter in der Breite und um mehr als einen Zentimeter in der Höhe gewachsen, bietet diese Karosserie neue Proportionen und ein deutliches Plus an Insassen-Komfort. Allein dem Knieraum im Fond kommen mehr als drei Zentimeter zugute - kurze

gements« noch weit darüber hinaus die Umwelt.

□ Der neue 3er hat technisch und ausstattungs-mäßig viel von seinen »großen Brüdern« mitbekommen und bestätigt damit die These, daß technische Innovationen, die anfangs auch aus Kostengründen teureren Automobilen vorbehalten bleiben müssen, über kurz oder lang auch kleineren Modellen zugutekommen.

□ Eine der wichtigsten technischen Novitäten ist die Zentral-Lenker-Hinterachse, deren Konstruktionsprinzip im Roadster Z1 Einzug gehalten hat und dort dessen Sportwagen-Fahreigenschaften ermöglicht. Im Zusammenspiel mit der weiter verfeinerten Federbein-Vorderachse, dem längeren Radstand, der breiteren Spur, den großen 15-Zoll-Rädern und der idealen 50:50-Gewichtsverteilung bietet das Fahrwerk excellentes Fahrverhalten unter Sicherheits- wie Komfortaspekten.

□ A propos Sicherheit: Der neue 3er steht darin den größeren Brüdern nicht nach. Die Fahrgastzelle wurde erheblich steifer als beim Vorgänger; Fronterashes bis 15 km/h führen nur zu minimalen Beschädigungen. Der 65-Liter-Kunststofftank ist außerhalb der Crashzone vor der Hinterachse platziert. Weitere, im 3er neue Sicherheitselemente: Gurtschloßstrammer an den Vordersitzen, verstellbare Gurtpunkte an der B-Säule, »umgekehrtes« Gurtsystem im Fond.

□ Neu sind auch einige Sonderausstattungen, von denen insbesondere das Fünfgang-Automatikgetriebe für die Sechszylindermodelle hervorzuheben ist.

Die 3er-Reihe des Jahrgangs 1991 setzt die bei den Käufern so erfolgreich angekommene Modell-Vielfalt fort: Während der neue E36 die Viertürer-Versionen des E30 demnächst völlig ablöst, bleiben die Zweitürer sowie Cabrio und touring vorerst in ihrer alten Form im Programm.

□ In diesen Tagen wird der neue 3er der internationalen Fachpresse im südfranzösischen Nîmes vorgestellt. Die Präsentationen vor der BMW Händlerschaft lau-

fen praktisch parallel. Die F München, die schon Ende Aug 3er-Produktion begann, steig Stückzahl kontinuierlich —



Die dritte Generation der 3er-Reihe hat jetzt ihren Premieren-Auftritt in d

1966 Start mit der »02«-Reihe – Ein Inbegriff sportlicher

Der »kleine BMW«, das Basis-Modell des Hauses, war und bleibt der Inbegriff der kompakten, leistungsstarken und leichtfüßigen Sport-Limousine. Der neue 3er setzt fort, was im Mai 1966 mit der »02«-Reihe (und zum Einstiegs-Preis von 8.650 Mark) begann: Schnittige Karosserie, 85 PS, Platz für vier Erwachsene und Fahrleistungen, die damals als Sportwagen-Werte gehandelt wurden.

Die 02-Reihe war bis Juli 1976 im

turbo, touring, Cabrio oder d körbchen« Targa) entstanden kleinen Stückzahlen bis 1976

□ Der erste »echte« 3er (E21 und stilistisch von Grund auf n es bis 1982 auf 1.364.038 Erstmals gab's jetzt im »klei auch Sechszylinder-Motore stärkste Version im 323i 143 Die Triebwerke — angefang Liter-Motor — machten bei d die Vielfalt aus.





Erste Klasse — der »Arbeitsplatz« des 3er-Fahrers. Obwohl sich die beinahe futuristische Gestaltung des Instrumententrägers deutlich vom Vorgänger unterscheidet, blieben die entscheidenden Vorzüge der typischen BMW Cockpit-Gestaltung erhalten.

Weiterentwicklung der BMW »Cockpit-Philosophie« Wieder einmal beispielhaft: Die Innenraum-Gestaltung

Reinsetzen und Gefallen finden sind eins: Auch beim neuen Dreier haben sich BMW Konstrukteure für den Innenraum einiges einfallen lassen, zum Beispiel für den »Arbeitsplatz« des Fahrers. Die Bemühungen der Entwickler galten der Optimierung der beispielgebenden Orientierung der BMW Fahrzeuge auf den Fahrer.

Im neuen 3er sind Betätigungshebel ohne Doppelfunktion installiert. Die Instrumententafel ist als eigenes Teil für sich abgesetzt. Die Anzeigeninstrumente sind als klassische Rundskalen konzipiert. Im Multi-Information-Display in der Mittelkonsole befinden sich alphanumerische Anzeigen — auch hier eine Anlehnung an den 850i. Alle Bedienteile sind im richtigen Winkel und nahe beim Fahrer platziert, die Bedienfelder sind logisch zusammengefaßt.

Ein neues, handliches Vierspeichen-Lenkrad wirkt sportlich und eröffnet einen weiten Durchblick auf die Instrumentenfläche dahinter.

Die Formgebung der Türen paßt sich

dem Instrumententräger an. Die Armlehnen sind — auch das ist neu — nicht mehr einzeln aufgesetzt, sondern ein Teil der plastischen Formgebung der Türen.

Ergonomisch verbessert sind die Vollschaumsitze in neuer Schalenbauweise. Der Hebel für die Längsverstellung sowie die Griffe für Höhe und Lehne erhalten in neuer Anordnung ihren Platz an der Sitzaußenseite. Erstmals in dieser Klasse wird bei BMW die elektrische Verstellbarkeit der Vordersitze (ab 320i) angeboten. Als Sonderausstattung erhältlich ist für alle Modelle der Airbag für den Fahrer.

Serienmäßig gibt es eine manuelle Gurthöhenverstellung für die Vordersitze. Hinten sind die Gurte in gleicher Weise angeordnet wie bei den größeren Modellreihen.

Zum Wohlbefinden der Insassen und zur Konditionssicherheit des Fahrers trägt das neue wasserseitig geregelte Heizgerät mit 10,7 kW Leistung bei. Ein einziger Drehregler als zentrales Bedienteil reguliert die Luftverteilung, die somit schnell und ohne Mengenänderung ge-

steuert werden kann. Ein Klimagerät (5,3 kW) ist als Sonderausstattung erhältlich.

Von den neuen 3er Dimensionen, vor allem dem größeren Radstand, profitiert der hintere Innenraum. Die Einstiege hinten wurden deutlich vergrößert. Eine bequeme Kniefreiheit wird Fondpassagieren das Reisen im E36 wesentlich erleichtern. An Raum gewonnen hat auch der Kofferraum (nach VDA-Norm 435 Liter).

Der neue 3er bietet also innen wie außen Maßarbeit vom Feinsten.

Neu und doch unverwechselbar

In Zeiten, in denen die eigenständige Linienführung eines Automobils der alles gleichmachenden Aerodynamik geopfert wird, hat sich der neue 3er sein unverwechselbares Aussehen bewahrt.

Bekannte BMW Design-Stilmittel sind die »Niere«, flachgezogen, metall-eingefaßt und die Doppelrundscheinwerfer, die beim neuen 3er von einer Scheibe abgedeckt sind. Ebenfalls ein BMW charakteristisches Detail bilden die längs durchgezogenen Linien, speziell die Gürtellinie.

Neu sind die kurzen Überhänge und

Leise, windschnel Steife Karosserie viel Sicherheit

Ziel der Ingenieure war eine Erhöhung des Gewichts einer steifere Karosserie zu entwickeln bei mußten höchste Anforderungen die passive Sicherheit sowie Zeugschutz erfüllt werden wertiger und langlebiger Korrosionsschutz, deutliche Reduzierung des Geräuschniveaus sowie hervorzuheben Aerodynamik stellen weitere Entwicklungsschwerpunkte dar.

Durch die höhere statische Steifigkeit der viertürigen Rohkarosserie, der senkter Ladekante und geklebten Front- und Heckscheibe werden die Aerodynamik und die Sicherheit äußerlich beeinflusst. Durchbiegeerscheinungen konnten um bis zu 30 Prozent reduziert werden, die Torsionswindungsneigung (Torsion) um 10 Prozent reduziert werden.

Die dynamische Steifigkeit hinsichtlich der Biegung um 40 Prozent und bei den Torsionswerten um 45 Prozent verbessert werden.

Einen markanten Beitrag zur Sicherheit stellt die Erfüllung der Anforderungen des 35 mph-Frontercrashs sowie des 35 mph-Heckercrashs sowie des 35 mph-Seitencrashes nach US-Vorschriften.

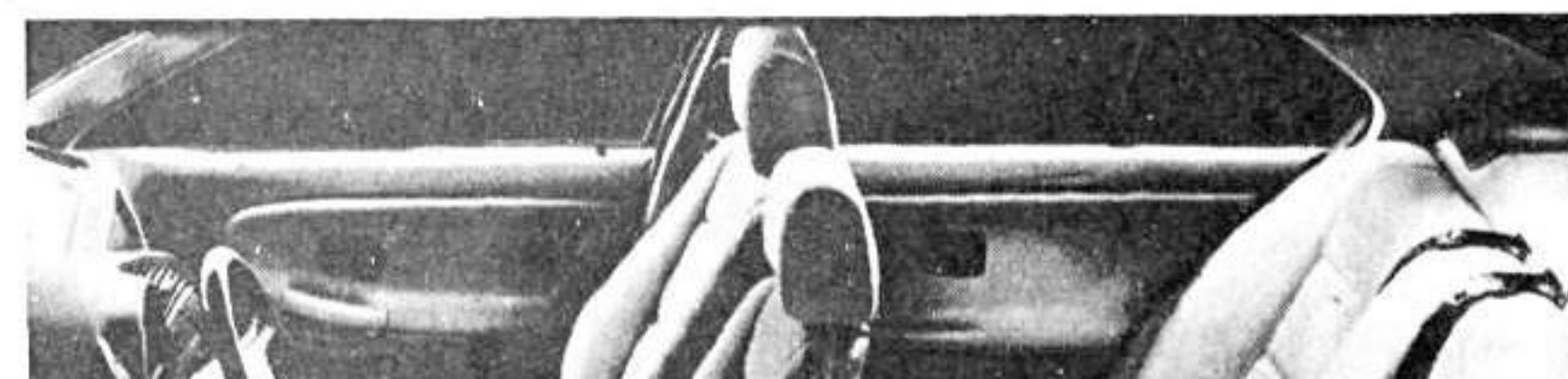
Scheiben

Alle Modelle der neuen 3er erhalten serienmäßig rundes Wärmeschutzglas.

Klappen

Die Frontklappe ist bei den neuen 3er Modellen hinten angeschlagen und mit zwei Gasdruckfedern abgefedert. Das neu entwickelte Eingelenkscharnier kann sich so verstellen, daß die Klappen in der Normalstellung einen Öffnungswinkel von 53 Grad und in der Werkstellung von 83 Grad aufweist.

Die Heckklappe besitzt eine eingetragene Spoilerkante und eine nach der Schloßbetätigung verstellbare Gasdruckfeder. Ein neues Verstell-Scharnier läßt dabei einen auch bei geschlossenem Kofferraum einen großen Öffnungswinkel





Was die sportlich-dynamischen Seitenlinien des neuen 3er an Fahrvergnügen versprechen, löst das neue Fahrwerk souverän ein.

Von »Achslastverhältnis« bis »Z-Lenker-Hinterachse«: Viel Fahr-Spaß mit diesem Fahr-Werk

Bei der neuen BMW 3er-Reihe wurden die Voraussetzungen für ausgezeichnete Fahreigenschaften bereits im Fahrzeugkonzept festgeschrieben.

Die Spurweiten wurden gegenüber dem Vorgängermodell um bis zu 12 mm an der Vorderachse und um bis zu 30 mm an der Hinterachse vergrößert.

Der Radstand wurde um 130 mm verlängert.

Das Achslastverhältnis ist mit 50:50 optimal ausgelegt.

Eine ausgewogene Aerodynamik mit niedrigen Auftriebsbeiwerten an Vorder- und Hinterachse (ca. 0,10) garantiert geringe und gleichmäßige Achslastveränderungen über der Fahrgeschwindigkeit.

Der E36 erhält eine neue Ein-Gelenk-Federbein-Vorderachse. Ihre Vorteile: Bremsknickausgleich, kleiner positiver Lenkrollabmesser, kleine Nachlaufwinkel, Querkraftausgleich am Federbein und eine breite Spur. Nicht mehr verschleißt, sondern verschraubt sind Achsschenkel und Federbein. Sie lassen sich damit leichter und kostengünstiger auswechseln. Großdimensionierte Kolben gewährleisten eine optimale Dämpfungskraft. Ab dem 318i sind nun alle Modelle serienmäßig mit Servolenkung ausgestattet. So bietet der neue 3er ein beeindruckendes Anlenkverhalten, hohen Abrollkomfort und ein perfektes Lenkungs-

Rücklauf- und Geradeauslaufverhalten.

Der neue BMW 3er ist mit einer neuen patentierten Zentral-Lenker-Hinterachse ausgestattet, die schon beim Roadster Z1 Anwendung findet. Der Längslenker ist starr mit dem Radträger verbunden und an der Karosserie elastisch gelagert, die beiden übereinanderliegenden Querlenker sind über Gummilager mit dem Hinterachsträger verbunden.

Selbstverständlich wurde die »Z-Lenker«-Hinterachse dem Einsatz in der 3er-Limousine mit den Ansprüchen auf exzellenten Rollkomfort und Federwegbedarf bei höheren Beladungsunterschieden angepaßt.

Zusammen mit den großdimensionierten Rädern und Reifen (316i: 6-Zoll-breite Stahlräder, 185er Reifen; 325i: 7-Zoll-breite Leichtmetallräder, Hochgeschwindigkeitsreifen 205/60 ZR 15) bewirkt die weich abgestimmte Längsfederung, die elastischen Verbindungen zur Karosserie und das doppelte elastisch gelagerte Hinterachsgetriebe einen enormen Stabilitätsgewinn hinsichtlich Lastwechselverhalten, Eigenlenkverhalten und Spurwechselstabilität.

An Vorder- und Hinterachse werden zur Federung und Dämpfung Zweirohr-Gasdruckdämpfer verwendet.

An der Hinterachse sind Tonnenfedern und Stoßdämpfer getrennt angeordnet.

Bei den Sechszylindermodellen kommt an der Vorderachse eine getrennte Feder-/Dämpferlagerung zur Anwendung – eine wirkungsvolle Maßnahme zur Verbesserung von Rollkomfort und Abrollakustik.

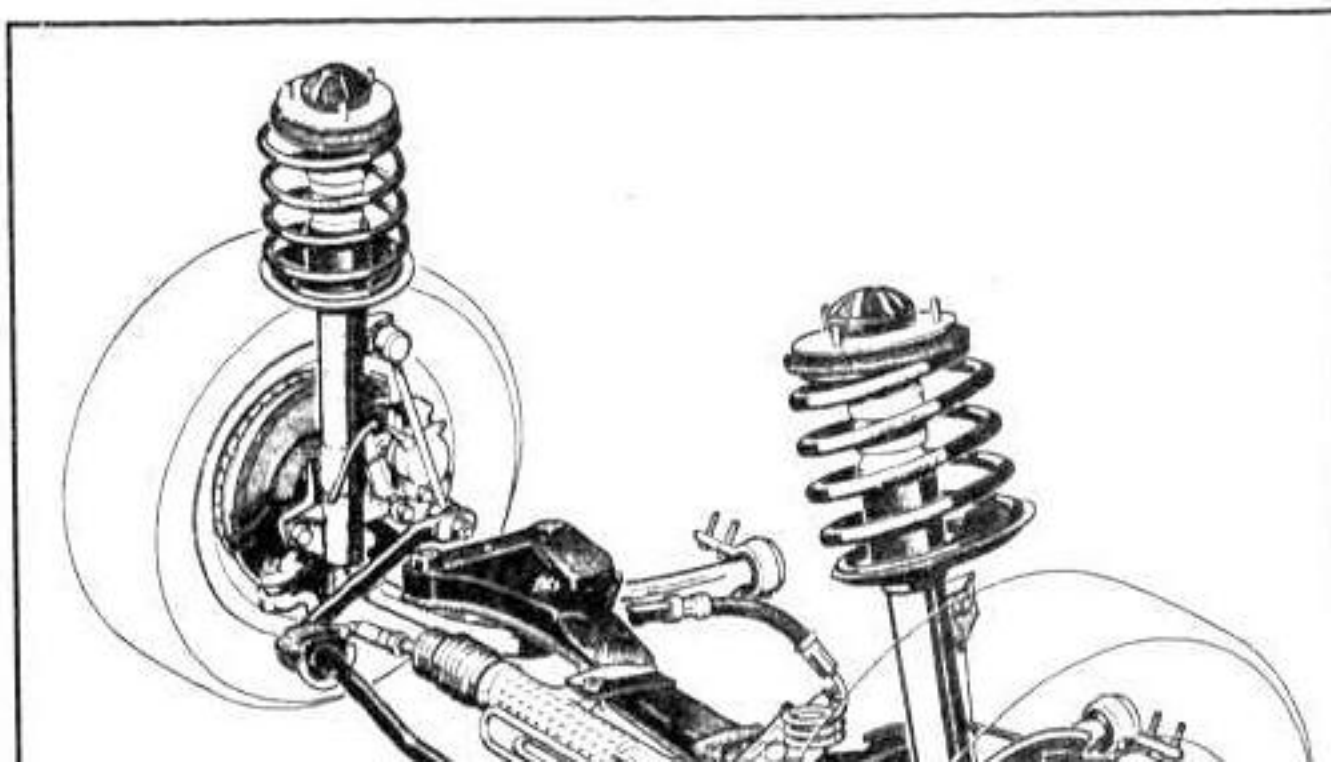
Alle Modelle der neuen BMW 3er-Reihe erhalten Querstabilisatoren an Vorder- und Hinterachse (316i nur Vorderachse). Als Sonderausstattung wird ein »M-Technik-Sportfahrwerk« in Verbindung mit einer Tieferlegung um 15 mm

angeboten.

Zu einem neuen Fahrwerk auch neue leistungsfähige Bremsen mit hervorragender Bremswirkung, Bremskomfort und geringem Verschleiß. Für optimale Sicherheit sorgen massive Scheiben an den Vorderrädern und Trommelbremsen hinten bei den Modellen 316i und 318i. Die Modelle 325i sind vorn mit innenbelüfteten Scheibenbremsen und hinten mit massiven Scheibenbremsen ausgerüstet. Serienmäßig wird ein ABS-System eingebaut, für das die Modelle 316i und 320i eine Sonderausstattung zu haben sein.



Die Stahlfederbein-Vorderachse (Serienausstattung bei den Modellen 320i und 325i) ist ein bewährtes Element der BMW-Technik. Beim Einbau der Stahlfederbein-Vorderachse ist die Montage der Stahlfederbein-Vorderachse zu beachten.

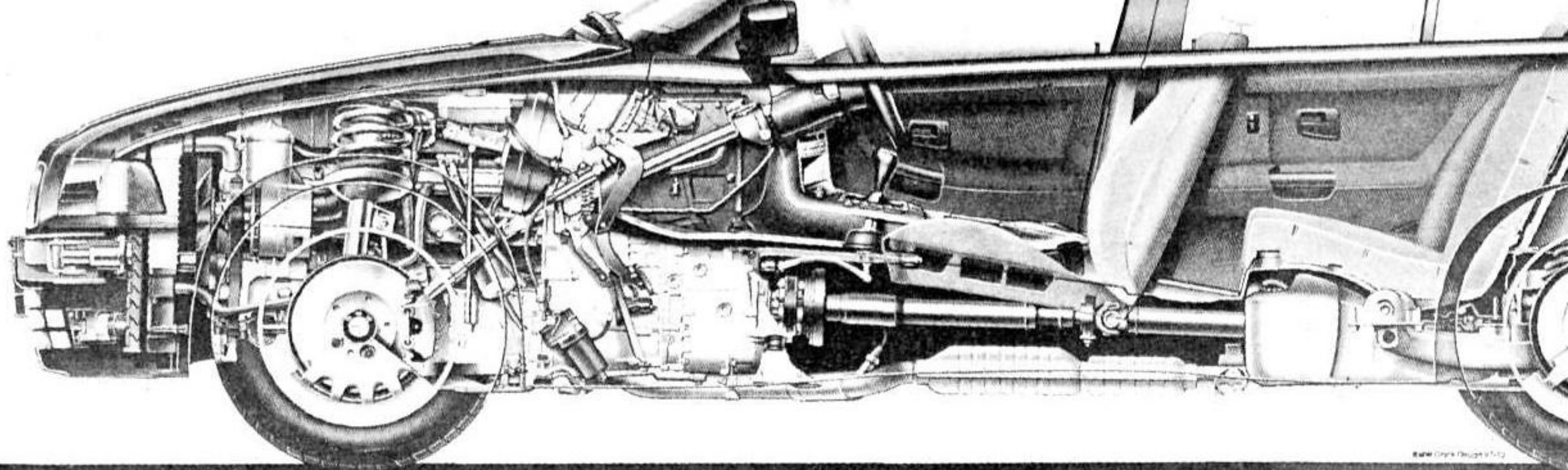


Während die Vorderachse (links) im Prinzip beibehalten, aber gründlich überarbeitet wurde, sorgt

Neue Motoren von 100 bis 192 PS Jetzt gibt's den Sechszylinder

Im neuen 316i/318i kommt die weiterentwickelte neue Vierzylinder-Motorgeneration zum Einsatz. Diese Motoren wurden gezielt für die Hubraum-

Die Digitale Motor-Elektronik M3.1 mit extrem hoher Integration und Rechengeschwindigkeit steuert das Motorsystem. Hier-



»Röntgenblick« auf ein überzeugendes Fahrzeug-Konzept in der Kompakt-Klasse: Raum-Ökonomie im »Technik-Abteil«, viel Platz für die Passagiere.

Erheblich steifere Karosseriestruktur erhöht Insassenschutz – Große S Ein »Highlight« des BMW Sicherheits

Erhöhter Insassenschutz sowie der Schutz anderer Verkehrsteilnehmer sind die wesentlichen Inhalte des BMW Sicherheitskonzepts. Dabei werden sämtliche weltweit geltenden, gesetzlichen Anforderungen mit einer großen Sicherheitsreserve in Bezug auf Frontalaufprall, Heckaufprall, »Roll-Over« und Seitenaufprall erfüllt. Beim Seitenaufprall sind zukünftig zu erwartende US-Vorschriften bereits berücksichtigt.

Die formsteife Fahrgastzelle mit verklebter Front- und Heckscheibe gewährleistet den nötigen Frei- und Überlebensraum beim eventuell auftretenden Crash-

fall. Die extreme Festigkeit der Bodengruppe, biegesteife Säulen sowie die verstärkten Dachrahmenprofile bieten beim Frontal- und Heckaufprall bestmögliche passive Sicherheit.

Eine hohe Überrollfestigkeit im Bereich Dachrahmen, A-, B- und C-Säule schützt die Insassen sicher bei einem Überschlag. Durch den stabilen Seitenrahmen und die Abstützung der Türen am Karosseriegerippe sowie extreme Festigkeit im Bereich der Hinterachse werden die Seitenaufprallenergien wirkungsvoll aufgefangen.

Die Vorbauverformungscharakteri-

stik wurde konsequent weiterentwickelt, so daß über einen langen Deformationsweg ein sehr niedriges mittleres Verzögerungsniveau erreicht wird. Der definierte Deformationsweg wird hauptsächlich über einen speziellen Motorlängsträger mit achteckigem Querschnitt und gezielter Verformungscharakteristik realisiert. Auch die Heckstruktur weist längsverlaufende Achteckträger auf.

Die Sicherheitsgurte von Fahrer- und Beifahrersitz sind zusätzlich zum Gurtstopper mit einem neu entwickelten Gurt-schloß-Strammer ausgerüstet. Bei einem Frontaufprall wird der Strammer durch

einen mechanischen Sensor... Dabei wird eine vorgespannte... gegeben, die blitzartig das C... entlang einer Kulisser zurückz... durch werden gleichzeitig Sch... Beckengurt gestrafft.

□ Auch beim Partnerschutz, de... anderer Verkehrsteilnehmer, BMW Kompetenz: Unter Ber... gung ästhetischer Designansp... der neue 3er in seiner Gesamt... so optimiert, daß z. B. Fußg... Zweiradfahrer im Kollisions... lichst glimpflich davonkomm... tragen glatte Flächen sowie »en

Das Buch zum neuen 3er 200 Seiten nicht nur für Technik-Freaks – Coupon liegt bei

München (bm) Wer schon vor Ablauf der Lieferfristen den neuen 3er »in Händen halten« und sich sämtliche Details ausführlich ansehen möchte, kann dies ab sofort mit einem Technik-Buch zur neuen Modellreihe tun.

Wie stets bei einer Modelleinführung erhalten die Händler weltweit umfangreiche Informationspakete. Warum diese aufwendig gestalteten

Publikationen nicht auch einmal interessierten BMW Mitarbeitern zugänglich machen? So wurde von VM erstmals ein Technik-Buch produziert, das in einer limitierten Auflage von 4000 Stück erscheint. Auf 200 Seiten sind sämtliche technischen Aspekte des neuen 3ers erläutert, von der Geschichte der Serie über Motor und Antrieb bis zu den Labor- und Fahrtests. Praktisch fürs Nachschla-

gen ist die Gliederung nach Kriterien von Sicherheit bis Qualität.

Zahlreiche schwarzweiße und farbige Abbildungen machen das Buch zu einem interessanten Geschenk, das es sonst nirgends zu kaufen gibt. Erhältlich ist es zum Preis von 25,- DM.

□ Ein Bestell-Coupon mit allen weiteren Angaben liegt diesem Bayernmotor EXTRA bei.



Start in eine erfolgreiche Zukunft. Kunden ausgeliefert.

TECHNISCHE DATEN BMW AUTOMOBILE/ PROGRAMM		316i	318i	320i	325i
Karosserie Maße und Gewichte	Länge/Breite/Höhe (leer)	mm 4433/1698/1393	mm 4433/1698/1393	mm 4433/1698/1393	mm 4433/1698/1393
	Radstand	mm 2700	mm 2700	mm 2700	mm 2700
	Spurweite vorn	mm 1418	mm 1418	mm 1408	mm 1408
	hinten	mm 1431	mm 1431	mm 1421	mm 1421
	Wendekreis	m 10,4	m 10,4	m 10,4	m 10,4
	Tankinhalt/Aktionsradius	l/km 65/820	l/km 65/785	l/km 65/680	l/km 65/680
	Leergewicht	kg 1130 (1170)	kg 1145 (1185)	kg 1270 (1305)	kg 1295 (1330)
Motor	Zuladung	kg 460	kg 460	kg 460	kg 460
	Zul. Gesamtgewicht	kg 1590 (1630)	kg 1605 (1645)	kg 1730 (1765)	kg 1755 (1790)
	Hubraum eff.	cm ³ 1596	cm ³ 1796	cm ³ 1991	cm ³ 2494
	Bohrung/Hub	mm 84/72	mm 84/81	mm 80/66	mm 84/75
Motor	Verdichtung/Kraftstoffart	9,0/bleifr. Normal	8,8/bleifr. Normal	10,5/bleifr. Super	10,0/bleifr. Super
	Leistung	73/100	83/113	110/150	141/192
	bei	min ⁻¹ 5500	min ⁻¹ 5500	min ⁻¹ 5900	min ⁻¹ 5900
	Drehmoment	Nm 141	Nm 162	Nm 190	Nm 245
	bei	min ⁻¹ 4250	min ⁻¹ 4250	min ⁻¹ 4700	min ⁻¹ 4700
Vorderradaufhängung		Ein-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner, positiver			

Elektrik/Elektronik Zuverlässigkeit für jeden

Mitentscheidend für die Zuverlässigkeit eines Automobils ist die Sicherheit seiner Elektrik. Elektronische Bauteile. BMW leidet auf diesem Sektor Pionierarbeit.

Bayernmotor

BMW Mitarbeiter Zeitung 12/90

Nach der ersten Vorstellung vor über 600 Journalisten in Südfrankreich:

Der neue 3er ist glänzend gestartet – Überzeugender Auftritt in der »Arena«

München/Nimes (hei-) Die dritte Generation der 3er-Reihe ist jetzt auch »offiziell« auf den Weg gebracht: Seit Mitte November und noch weit bis in den Dezember hinein stellt BMW sein neuestes Produkt der internationalen Presse und, parallel dazu, auch der Handelsorganisation vor. Die Überzeugung der BMW Autobauer, mit diesem Fahrzeug neue Maßstäbe in der Kompaktklasse zu setzen, ist keineswegs zu hoch gegriffen: Die ersten Reaktionen der Automobil-Journalisten und der BMW Partner bestätigen, daß der weiß-blauen Marke nach den neuen 7er- und 5er-Reihen sowie dem 850i wieder ein ganz großer Wurf gelungen ist.

Im südfranzösischen Nimes steht der neue 3er seit dem 19. November im Licht der Öffentlichkeit: Insgesamt über 600 Fachjournalisten aus aller Herren Länder sehen und fahren gruppenweise bis Mitte Dezember zum ersten Mal das Auto, über das sie zum Teil schon seit Jahren spekulierten.

In der klassischen Arena von Nimes – hier blitzten schon die »Rüstungs-Karossen« römischer Legionäre – stellt eine hochkarätige BMW Mannschaft von Mitarbeitern der Öffentlichkeitsarbeit und der Entwicklung – an der Spitze Vorstandsmitglied Dr. Wolfgang Reitzle den neuen 3er in allen Details vor. Die Präsentation gelingt um so beeindruckender,

als alle Vorgängermodelle der »kleinen« BMW Reihe, angefangen vom Dixi, den automobilen Fortschritt überzeugend belegen. Schon der erste Blick auf das Design (»Wie von einem anderen Stern« schrieb ein Presseemann), aber auch Dutzende von Exponaten über die Technik-Highlights im neuen 3er (wie z. B. der neuen Hinterachse) beeindruckten die BMW Gäste bisher regelmäßig sehr – insbesondere: das Fahrwerk mit der neuen Hinterachse, die Fünfgang-Automatik und die zahlreichen »Sicherheitsaspekte« wie z.B. der Gurtschloß-Strammer.

Anschließend: Das erste Fahr-Erlebnis. 46 neue 3er hat BMW nach Nimes geschafft, die den Journalisten ihre Qua-

litäten beweisen. Rund 150 km lang ist die empfohlene Route nach den ersten 70 Kilometern schonstop eingelegt wird: A BMW Versuchsgelände in M

(Fortsetzung auf

Die Prognose noch weiter

München (ed) In Summe weltweiten Auftragseingängen BMW Fahrzeuge einen neuen Höchstwert erreicht. zusätzliche Nachfrage aus neuen Bundesländern nachwagen hat die Marktposition Deutschland weiter gestärkt. wirtschaftlichen Aussichten für E hervorragend, aber nur da »wir alle hart an der Qualität der Fahrzeuge und hart für die Produktion arbeiten.«

Bernd Pischetsrieder, Vorstandsmitglied Fertigung, leitete seine Rede anlässlich der letzten Münchner Versammlung in diesem Jahr zu der Vereinigung Deutschland an, wies auf die wirtschaftliche Situation der ostdeutschen Bundesländer auf die Nachfrage nach BMW (bis zu 400.000 jährlich).

Der Markt für Großwerkzeuge te das neue Werk in Eisenach

Motorsport auch 1991

München. (F.H.) Im Herbst-Zeit, wenn andere Fahrer den Aufenthalt in geschlossenen Men suchen, zieht es die Ingenieure BMW Motorsport GmbH und Pack hinaus in die ersten Testfahrten mit einer Saison zu Saison ständig weiterentwickelten Wettbewerbs-Auto, den sächlich geht, die BMW



Modernste Technik vor klassischer Kulisse: Zentrum der 3er-Präsentation ist die Arena von Nimes.

(Foto: Kirchbauer)

Herbert-Quandt-Ehrenring zum 4. Mal verliehen

München (bm) Der »Herbert-Quandt-Ehrenring« wurde zum 4. Mal verliehen. Der Ring wurde im Anfang der 80er Jahre in der BMW

Keine Pläne für Verlagerung

München (bm) »Spekulationen