

Document fourni par le site www.e21.free.fr



TEST & TECHNIK Hartge-BMW 3.5i

Foto: Gernand Baurack



Außerlich sieht man dem 3.5i seine Potenz nicht an. Lediglich Spoiler und Felgen sorgen für die Optik

Ein ganz starkes Stück

Optisch und in der Leistung gesteigerte BMW-Modelle gibt es fast wie Sand am Meer. Die in Beckingen ansässige Firma Hartge bot jetzt jedoch eine besonders starke Version der 3er-Serie an: einen 323i, dem man das Triebwerk des 735i eingepflanzt hat

Wer in der heutigen Zeit erfolgreich sein will, wer sich im automobilen Bereich von dem großen grauen Brei der Massenhersteller abheben will, wer aber dennoch mehr bieten will als eine zweifelhafte, exklusive Exotik, der braucht neben Ideen vor allen Dingen Mut. Mut zur Lücke - jener Lücke, die der dichtbesiedelte Markt läßt.

Unter diesem Leitsatz bietet die Firma Hartge, seit zehn Jahren



Mittlerweile ein Begriff: Hartge

im Motorsport- und Tuninggeschäft etabliert, ihre neuesten Modelle an. Der Star dieser Modellpalette ist zweifelsohne der Hartge-BMW 3.5i, ein Kraftpaket auf der Basis des BMW 323i mit der Technik des BMW 735i.

„Der beste Weg zur Leistungssteigerung führt über die Erhöhung des Hubraums“, umreißt Herbert Hartge, einer der beiden verantwortlichen Hartge-Brüder aus Beckingen, die Grundidee. Damit das Auto in bezug auf die Wartungsfreundlichkeit keine

Probleme aufgibt, beschränken sich die Modifikationen auf die Verwendung von Serienteilen aus dem reichhaltigen BMW-Programm.

Der serienmäßige 323i wird seines Motors beraubt und erhält an dessen Stelle das 3,5-Liter-Triebwerk des 735i eingepflanzt. Die Leistung des Motors wird dabei von serienmäßig 218 PS auf 205 PS zurückgeschraubt. Der Grund dieser Leistungsreduzierung liegt in der Geräuschkentwicklung. Durch die geänderte,



von Hartge selbst entwickelte Auspuffanlage wird zwar einerseits das vom Gesetzgeber aufgelegte Maximum an Geräuschentwicklung um 1 dB(A) unterschritten, andererseits aber auch die Leistung vermindert. Trotzdem hat der 3.5i einen sportlich satten Auspuffton. Die Leistung von 205 PS fällt übrigens bei 5200 U/min an. Das maximale Drehmoment liegt bei 297 Nm bei 3500 U/min. Die Fahrleistungen des 3.5i können sich sehen lassen. Die Höchstge-

windigkeit liegt bei 231 km/h (Herstellerrangabe) und der Sprint von Null auf Hundert km/h soll in 6,4 Sekunden absolviert sein. Nach unseren Testfahrten auf dem kleinen Kurs des Hockenheimrings scheinen diese Werte realistisch zu sein. Die nach DIN-Norm durchgeführten Verbrauchsmessungen ergaben einen Schnittwert von 14,6 Liter Superbenzin auf hundert Kilometer. Bei sportlicher Fahrweise dürften in der Praxis jedoch höhere Verbräuche an-

stehen. Je nach Geschmack kann man den 3.5i mit einem enger abgestuften Sportgetriebe oder mit einem längeren „Schongetriebe“ in der Beckinger Tuningschmiede ordern. Die Getriebe sind übrigens beide bei Getrag hergestellt und werden auch normalerweise im 735i eingebaut. Die notwendige stärkere Hinterachse stammt ebenfalls vom großen Bruder aus dem BMW-Regal. Über den Sinn der 40prozentigen

Differentialsperre kann man streiten. Während der sportlich versierte Fahrer mit der Sperre schneller um Kurven fahren kann, dürften die meisten Normalverbraucher mit einer Sperre – in Verbindung mit der relativ schwach belasteten Antriebsachse – schnell überfordert sein. Vor allem auf nasser Straße oder bei Schnee. Man sollte diese Sperre vielleicht wahlweise anbieten. Fahrwerksseitig wurde der Hart-

FORTSETZUNG SEITE 96

Foto: Gerhard Burack



Die 15"-BBS-Felgen passen gut zum Erscheinungsbild des Hartge-BMW. Die Reifen kommen von Pirelli. Unten: Im Innenraum geht es gediegen zu. Das serienmäßige Interieur mußte einer besseren Ausstattung weichen

Oben rechts: Die Gebrüder Hartge haben sich für die Zukunft einiges vorgenommen. Ihr 3.5i ist dabei das Hauptvergnügen. Rechts: Der hubraumstarke Motor ist das Kernstück. Der Vorderwagen erhält durch die Motortraverse mehr Festigkeit



ge-Kraftprotz ebenfalls gewaltig überarbeitet. Ein Bilstein-Fahrwerk mit Sportabstimmung, linearen Sportfedern, einstellbaren Stabilisatoren vorne und hinten sowie einer Federbrücke und einem speziellen Hinterträger passen gut zu der gesteigerten Leistung. Die BBS-Felgen der Größenordnung 6 x 15 und 7 x 15 mit 195er und 205/50er Reifen fügen sich gut ins Gesamtbild.

Überhaupt sind die Felgen und die vorn und hinten angebrachten Spoiler die einzigen optischen Veränderungen am Hartge 3.5i. Auf auffällige Gags wurde wohlwunderweise verzichtet. Einzig das kleine Typenschild 3.5i weist auf die Leistung des Autos hin.

Im Innenraum geht es dagegen durch einige nachträglich eingebaute Accessoires vornehmer zu. Sondersitze, wahlweise mit Stoff oder Leder bezogen, ein Sportlenkrad und Zusatzarmaturen lassen den 3.5i recht gediegen wirken.




Der Preis für den Hartge 3.5i liegt mit 62 500 Mark allerdings in einer Höhe, wo man seitens des Herstellers schon einige Anforderungen der Kundschaft akzeptieren muß. Erst ein exakter und ausführlicher Vergleichstest gegen den von Alpina angebotenen B6 mit 2,8 Liter Hubraum und 200 PS muß zeigen, was der 3.5i von Hartge wirklich kann. Der erste Gesamteindruck des Hartge-Autos war jedenfalls rundherum zufriedenstellend.

Beim BMW-Mutterhaus in München steht man den Aktivitäten der Hartge-Brüder derzeit recht objektiv gegenüber: „Wir freuen uns, daß sich wieder ein Tuner in die Reihe derer eingereiht hat, die aus dem schon guten Basisauto der 3er-Reihe ein noch besseres Auto machen wollen. Über die Qualität des Hartge 3.5i können wir noch keine Aussagen machen, da wir ein solches Auto noch nicht gefahren haben. Da jedoch das TÜV-Gutachten positiv ausfiel, muß man davon ausgehen, daß der Umbau gelungen ist“, so BMW-Pressesprecher Strassl.

Bei der Firma Hartge selbst ist man sehr zuversichtlich und produziert derzeit einen 3.5i pro Woche. Die Auslieferung an die Kunden soll ab Juni erfolgen. Insgesamt glaubt Herbert Hartge an den Absatz von etwa hundert Einheiten. Wobei allerdings nicht der Bau von Komplettautos dominieren soll, sondern nachdrücklich darauf hingewiesen wird, daß der Umbau auf den 3.5i auch auf der Basis eines gebrauchten 323i erfolgen kann. Die Preise für die Umrüstung bleiben jedoch in etwa gleich.

Günther Fraenkron

Ein ganz starkes Stück

Technische Daten im Vergleich			
	Hartge 3.5i	Alpina B6	Hartge 535i
Leistung	205 PS	200 PS	218 PS
Hubraum	3452 ccm	2768 ccm	3453 ccm
max. Drehmoment	297/3500	248/4500	310/4000
Beschleunigung 0-100	6,7 Sek*	7,2 Sek	6,4 Sek
Spitze	231 km/h*	227,2 km/h	229 km/h
Testverbrauch	14,6 l*	13,2 l	15,8 l
Felgen	6 x 15/7 x 15	6 x 13/6,5 x 13	7 x 15
Reifen	195/205/50 VR	195-205/50 VR	205/60 VR
Kraftübertragung	5-Gang	5-Gang	5-Gang
Preis	62 500,-	48 750,-	44 892,-

* Herstellerangaben