

BMW 320d (Rußpartikelfilter)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse mit 120 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der neue 3er - noch dynamischer, noch perfekter, in der Größe erfreulicher Weise nur wenig gewachsen. Er hat jetzt serienmäßig "pannensichere" Reifen. Der technisch aufwändige Vierzylinder-Diesel ist stark und genügsam, hat aber eine kleine Anfahrschwäche. Endlich serienmäßig mit Ruß-Partikelfilter. Das Automatik-Getriebe kostet 2.100 €. Ein interessantes Angebot für sportlich orientierte Fahrer mit Hang zum Perfektionismus und Freude am Fahren. Der Preis: 30.700 €. Konkurrenten mit Ruß-Partikelfilter sind Mercedes C, Opel Vectra, Peugeot 407, Renault Laguna.

- + sehr gute Verarbeitung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + sehr gute Sportsitze (Aufpreis)
- + kräftiger, laufruhiger Motor
- + sehr gute Kurvenlage
- + niedriger Verbrauch
- + Ruß-Partikelfilter Serie
- + großes Händlernetz
- hinten unübersichtlich
- kleine Kofferraumöffnung
- Lenkung etwas schwergängig



Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,7

- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist jetzt noch verwindungssteifer, Spaltbreiten an Türen und Klappen sind gleichmäßig und gering. Der geschlossene Unterboden ist glattflächig, das reduziert die Geräusche nach außen und verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung. Der Wagen ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet. Mit diesen kann bei Druckverlust noch einige Kilometer weitergefahren werden.
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren. Die Stoßfänger sind lackiert und deshalb kratzempfindlich. Ein richtiges Reserverad gibt es aber nicht.

Übersichtlichkeit

Note: 3,3

- + Der Fahrer hat wegen der abfallenden Front nach vorn gute Sicht. Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer und dynamische Kurvenlichter erhältlich. Optisch-akustische Abstandssensoren, die beim Einparken helfen, sind ebenfalls in der Preisliste zu finden.
- Beim Blick nach schräg hinten stört der breite Fensterposten in Kombination mit der nicht wegklappbaren rechten Rücksitz-Kopfstütze. Die vordere Einparkhilfe muss von Hand eingeschaltet werden. Die Außenspiegel sind klein.



Das adaptive Kurvenlicht im Vergleich um Standardlicht.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

- Vorn ist der Ein- und Ausstieg noch passabel, mit Sportsitzen (Aufpreis) durch die hochgezogenen Seitenwulste etwas schlechter.
- + Mit der Fernbedienung für die Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Hinten ist der Ausstieg durch die hochgezogenen seitlichen Polster unbequem. Die Türaufhalter sind recht schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

Der Kofferraum ist mit 405 l um 10 l größer als beim Vorgängermodell. Unter der Bodenplatte befindet sich weiterer Stauraum.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,2

- + Der weitgehend glattflächige Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Nach dem Losfahren sperrt er sich automatisch ab.
- Die Zugänglichkeit ist wegen der kleinen Öffnung schlecht. Beim Schließen der Kofferraumklappe verschmutzt man sich die Finger, weil sie von außen zugeedrückt werden muss.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Gegen Aufpreis ist eine asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne erhältlich, die sich schnell und unkompliziert umklappen lässt.



Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum exakt gleich groß wie im Konkurrenten Mercedes C-Klasse.

Außerdem ist dann ein Skisack vorhanden.

- Der Skisack ist in der Handhabung recht unpraktisch. Ablagefächer für kleine Utensilien müssen extra bezahlt werden.

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 2,3

- + Schalter, Hebel und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Die großen Rundinstrumente können gut abgelesen werden, nur wenn das etwas flach angeordnete Lenkrad ganz tief gestellt ist, sind die oberen Zahlen verdeckt. Die Fensterheber haben Tippkontakt. Die Audioanlage ist serienmäßig, ebenso der Bordcomputer, der u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Das einfache einstellbare Navigationssystem kostet Aufpreis, ist aber nur mit "i-Drive" zu haben. In Armaturenbrettmittte befindet sich ein großes, übersichtliches Display. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten.
- Das Starten des Motors per separatem Druckknopf ist recht umständlich. Bei Dunkelheit findet man den Schlitz zum Einstecken des "Schlüssels" schlecht. Mit dem "i-drive" sind zu Teil die einfachsten Funktionen umständlich zu bewerkstelligen. So lässt sich z.B. unerwünschter Verkehrsfunk nicht schnell wegdrücken. Es fehlt eine Kontrolle für das Fahrlicht. Das ist besonders unangenehm, wenn die Lichtautomatik aktiviert ist, und der Fahrer nicht erkennen kann, ob er das Licht ein- oder ausgeschaltet hat. Auch gibt es keine Anzeige für die Kühlwassertemperatur. Besonders hinten fehlt es an Ablagen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



Die neue BMW-Designlinie hat jetzt auch in der 3-er Reihe Einzug gehalten.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Vorn sitzt man geräumig, bei großer Innenbreite und Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 1,95 m große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,0

Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rücksitzbank haben Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe Platz, ohne mit dem Kopf oder den Knien anzustoßen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Insassen zurückgeschoben). Auf dem Sitzplatz in der Mitte sind die Platzverhältnisse sehr beengt.

Komfort

Note 2,2

Federungskomfort

Note: 2,4

- + Das Fahrwerk ist bereits in der serienmäßigen Version straff abgestimmt (gegen Aufpreis ist eine noch straffere Abstimmung erhältlich). Die Unebenheiten der Straße werden sportwagen-gleich, aber bei einem gewissen Restkomfort passabel abgefedert. Der reicht meist aus, denn nur bei sehr groben Unebenheiten hüpfen die Insassen auf ihren Sitzen stärker. Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven.

Sitzkomfort

Note: 1,7

Fahrzeug ist mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

- + Die straff gefederten Sitze sorgen für hohen Sitzkomfort, sind sehr gut geformt und bieten feste Unterstützung am Rücken. Auch der Seitenhalt in Kurven ist sehr gut. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und (gegen Aufpreis) in der Neigung einstellen, auch kann die Länge der Sitzfläche individuell angepasst werden. Für alle Insassen sind Haltegriffe vorhanden.
- Hinten sitzen Erwachsene in etwas unbequemer Hockhaltung bei wenig Schenkelunterstützung, weil die Sitzfläche zu wenig nach hinten geneigt ist.

Innengeräusch

Note: 2,2

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo

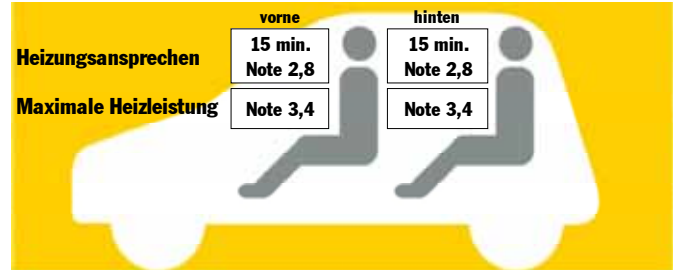
niedrig und unaufdringlich, von dem harten Verbrennungsablauf des Dieselmotors ist kaum etwas zu hören.

Klimatisierung

Note: 2,7

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung erwärmt die Luft im Innenraum in passabler Zeit, die maximal möglichen Temperaturen reichen meist aus.

- + Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur unabhängig einstellen. Eine Klimaanlage und ein Feinfilter (gut für Allergiker) sind serienmäßig.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,5

Fahrleistungen*

Note: 1,5

- + Der Zwei-Liter-Dieselmotor ist kräftig und sorgt für gute Fahrleistungen. Nur beim Losfahren stört das leicht verzögerte Reagieren aufs Gas.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Für einen Dieselmotor mit "nur" vier Zylindern ist der Lauf erstaunlich kultiviert.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Gänge sind sehr präzise geführt und lassen sich leicht wechseln.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Sechsgang-Getriebe ist sehr gut abgestuft - bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht ein passender Gang zur Verfügung. Selbst bei hohem Tempo sind die Motordrehzahlen moderat.

Fahreigenschaften

Note 1,4

Fahrstabilität

Note: 1,5

- + Der 3er fährt richtungsstabil, Pendeln durch Lenkkorrekturen tritt nur in ganz gemilderter Form auf. Er vermittelt bei jedem Tempo ein sicheres Fahrgefühl, nicht zuletzt durch die stramme Lenkung. In kritischen Situationen, z. B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, hilft das elektronische Stabilitätssystem (DSC) dem Fahrer zuverlässig Schleudern zu unterdrücken. Dieses System hilft auch, dass die Antriebsräder bei weniger griffigem Untergrund nicht so schnell durchrutschen. Die serienmäßigen Runflat-Reifen sorgen dafür, dass der Wagen bei plötzlichem Druckverlust den Kurs weitgehend beibehält. Eine Reifen-druck-Kontrolle ist serienmäßig.

Kurvenverhalten

Note: 1,2

- + Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd, für jedermann gutmütig. Dabei sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich, ohne dass das Fahrzeug Anstalten macht, den eingeschlagenen Kurs zu verlassen. Ist das Tempo einmal zu hoch, greift auch hier das DSC ein, um Schleudern zu verhindern.

Handlichkeit

Note: 2,1

- + Die Lenkung ist zwar etwas schwergängig, jedoch sehr direkt - das sorgt für Handlichkeit beim Fahren. Rangieren ist selbst bei wenig Platz durch den sehr kleinen Wendekreis kein Problem.

Lenkung

Note: 1,3

- + Die sportlich-direkte Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo schnell an. Sie ist sehr zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 1,9

Bremsen

Note: 1,9

- + Die Bremswirkung ist gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h werden bis zum Stillstand nur 39 m benötigt (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht besonders spontan an und ist sehr fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer das volle Potenzial der Bremse besser nutzen zu können.

Gestaltung

Note: 3,0

- + An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe

Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Die hellen LED-Rückleuchten sprechen beim Bremsen besonders schnell an. Bei Gefahrenbremsung vergrößert sich das Leuchtfeld.

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Wenn der Fahrer versehentlich mit der Fernbedienung die Türen verriegelt hat, ist kein Aussteigen mehr möglich. Zumindest so lange, bis der Wagen wieder fährt.

Rückhaltesysteme

Note: 1,1

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash sind es höchste Punktzahlen. Das bedeuten alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Airbagsystem umfasst Front-, vorn Seitenairbags sowie durchgehende seitliche Kopfairbags. Der Seatbelt-Reminder erinnert daran, sich anzuschallen (leider nur vorn). Die Kopfstützen haben geringen horizontalen Abstand zum Kopf und können so optimal wirken. Vorn sind sie für Personen bis ca. 1,85 m Größe hoch genug ausziehbar. Hinten reicht die Höhe für die vom Platzangebot größtmöglichen Mitfahrer.

Kinder

Note: 2,2

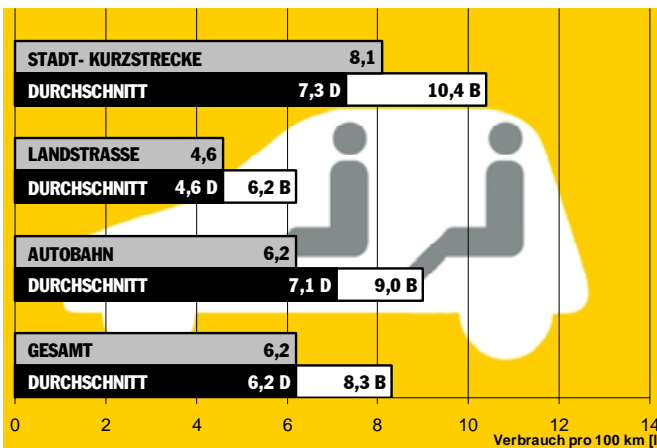
- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitzsysteme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Gegen Aufpreis sind die Beifahrer-Airbags mit einem Schalter deaktivierbar. Nur dann ist das Befestigen einer Babyschale erlaubt. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Der Sitz hinten in der Mitte ist für Kindersitze weniger geeignet (wegen der Sitzform und des kurzen Gurtes).

Verbrauch/Umwelt

Note 1,4

Verbrauch*

Note: 1,3



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

- + Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,1 l, außerorts bei 4,6 l und auf

der Autobahn bei 6,2 l Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 6,2 l Diesel.

Abgas

Note: 1,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Ein Spezialfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,3

Betriebskosten*

Note: 0,9

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind sehr niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 1,9

- Der Dieselpartikelfilter muss gemäß Hersteller frühestens nach 200.000 km gewechselt werden.
- + Der BMW besitzt eine fahrabhängige Service-Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. BMW spendiert dem 3er nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität*

Note: 1,6

- + Dank hoher Wertstabilität (mit Ruß-Partikelfilter) ist auch nach Jahren der Wiederverkauf gut.

Kosten für Neuanschaffung*

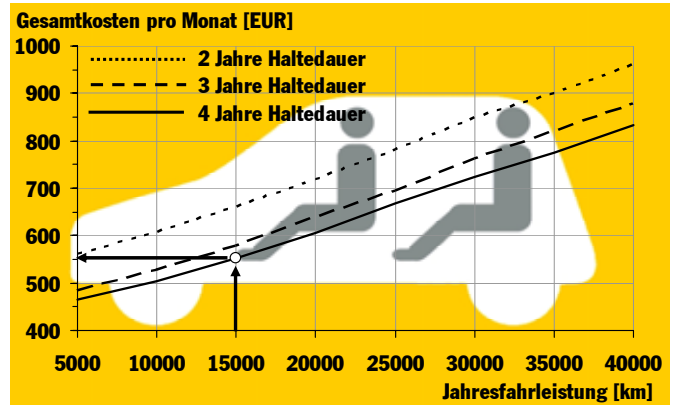
Note: 3,4

- Die Anschaffungskosten beim Neukauf liegen noch im Durchschnittsbereich.

Fixkosten*

Note: 3,2

- Die Kosten für Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sind durchschnittlich.
- Die Teilkaskoversicherung ist teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 552 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318i	320i	325i	330i	318d	320d	330d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	6/2497	6/2996	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW(PS)]	95(129)	110(150)	160(218)	190(258)	90(122)	120(163)	170(231)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	180/3250	200/3600	250/2750	300/2500	280/1750	340/2000	500/1750
0-100 km/h[s]	10,0	9,0	7,0	6,3	10,6	8,3	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	220	245	250	206	225	250
Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	7,9SP	8,9SP	9,0SP	k.A.	6,2D	7,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/20	16/16/20	16/19/21	17/22/21	16/17/24	16/19/24	18/23/27
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	529	567	668	760	540	552	693
Grundpreis[Euro]	25750	27650	32500	36600	28350	30700	37600

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1995 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,45 m/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	7,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/4,6/6,2 l
CO ₂ -Ausstoß	159 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	59/65/70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4520 mm/1817 mm/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1545 kg/390 kg
Kofferraumvolumen	405 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	980 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	100 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	124 Euro
Monatlicher Wertverlust	282 Euro
Monatliche Gesamtkosten	552 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/24
Grundpreis	30700 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2100 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	400 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Rußpartikelfilter	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	880 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/750 Euro
Navigationssystem	2250 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	430 Euro°
Sitzbezüge, Leder	2080 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	480 Euro
Lackierung Metallic	700 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (bei Xenon)	Serie
Schiebe-Hubdach	950 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

Karosserie/Kofferraum	2,9
Verarbeitung/Handhabung	1,7
Übersichtlichkeit	3,3
Ein-/Ausstieg	3,3
Kofferraum-Volumen*	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	2,4
Bedienung	2,3
Raumangebot-vorn*	2,0
Raumangebot-hinten*	3,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,2
Federung	2,4
Sitze	1,7
Innengeräusch	2,2
Klimatisierung	2,7
Motor/Antrieb	1,5
Fahrleistungen*	1,5
Laufruhe	2,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,4
Fahrstabilität	1,5
Kurvenverhalten	1,2
Handlichkeit	2,1
Lenkung	1,3
Sicherheit	1,9
Bremsen	1,9
Gestaltung	3,0
Rückhaltesysteme	1,1
Kinder	2,2
Umwelt	1,4
Verbrauch*	1,3
Schadstoffe	1,6
Wirtschaftlichkeit*	2,3
Betriebskosten*	0,9
Werkstatt-/Reifenkosten*	1,9
Wertstabilität*	1,6
Kosten für Neuanschaffung*	3,4
Fixkosten*	3,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5