

BMW 320d touring (Rußpartikelfilter)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse mit 120 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der neue 3er - auch als Kombi 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 - endlich mit serienmäßigem Ruß-Partikelfilter. Das Automatik-Getriebe kostet 2.100 €. Ein interessantes Angebot für sportlich orientierte Fahrer, die auch mal was transportieren müssen, mit Hang zum Perfektionismus und Freude am Fahren. Der Preis: 32.600 €. 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 Straßenlage
 - + vorzügliche Bremsen
 - + niedriger Verbrauch
 - + Ruß-Partikelfilter serienmäßig
 - + großes Händlernetz
- unpraktisch schräges Heck
 - Lenkung etwas schwergängig



Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,7

Der Wagen ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet. Mit diesen kann bei Druckverlust noch einige Kilometer weiterfahren. Ein richtiges Reserverad gibt es aber nicht.

- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist jetzt noch verwindungssteifer, Spaltbreiten an Türen und Klappen sind gleichmäßig und schmal. 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. Eine stabile Dachreling ist als Extra für 220 € Aufpreis plus Querträger erhältlich.
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren. Die Stoßfänger sind lackiert und kratzempfindlich.

Übersichtlichkeit

Note: 3,2

Die Rundumsicht ist noch passabel, für bessere Sicht nach hinten können die Kopfstützen der Rückbank vorgeklappt werden.



Trotz der versenkbaren Rücksitzkopfstützen ist die Sicht nach hinten eingeschränkt.

- + Die abfallende Front sorgt für gute Sicht nach vorn. Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer und dynamische Kurvenlichter erhältlich. Optisch-akustische Einparkensensoren, die dem Fahrer beim Einparken helfen, sind ebenfalls in der Preisliste zu finden.
- Die vordere Einparkhilfe funktioniert erst, wenn vorher rückwärts gefahren wurde oder wenn man sie extra einschaltet.

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 eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Hinten ist der Ausstieg durch die hochgezogenen seitlichen Polster unbequem. Die Türaufhalter sind schwach ausgelegt.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,9

Der Kofferraum ist mit 335 l identisch groß wie beim Vorgängermodell. Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen lässt er sich auf 715 l vergrößern (gemessen bis zur Fensterunterkante).

- Sperrige Gegenstände lassen sich wegen der Heckschräge kaum unterbringen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,4

- + Die Heckklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich dann leicht öffnen. Der Kofferraum ist durch die große Öffnung und das niedrige Bodenniveau bequem zugänglich; das Format ist bis zur Fenster-Unterkante zweckmäßig. Wie bereits beim Vorgängermodell lässt sich die Heckscheibe unabhängig von der Heckklappe öffnen. Nach dem Losfahren sperrt sich die Heckklappe automatisch ab.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,8

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich leicht klappen. Den in der Handhabung wenig praktischen Skisack gibt es als Extra. Für Kleingepäck sind ein Gepäckband und zwei Taschenhalter vorhanden. Außerdem befindet sich unter dem Abdeckrollo eine Regenschirmhalterung. Sinnvolle Befestigungssysteme sind gegen Aufpreis zu haben. Das Trennetz, das sich auch bei vorgeklappter Rücksitzlehne bis zum Dach spannen lässt, ist serienmäßig.

Innenraum

Note 2,3

Bedienung

Note: 2,2

- + Schalter, Hebel und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Die großen Rundinstrumente sind vorbildlich gestaltet, 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 Armaturenbrettmitteln befindet sich ein großes, übersichtliches Display. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten.
- Das Starten des Motors per separatem Druckknopf ist recht umständlich. Den Schlitz zum Einstecken des "Schlüssels" findet man bei Dunkelheit schlecht. Mit dem "i-drive" sind zum 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. Eine Anzeige für Kühlwassertemperatur gibt es auch nicht. Besonders hinten fehlt es an Ablagen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des neuen touring annähernd gleich groß wie bei den Konkurrenten Audi A4 Avant (330 l) bzw. Mercedes C-Klasse T-Modell (345 l).

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

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

Raumangebot hinten*

Note: 2,9

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 2,3

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 meist bei einem gewissen Restkomfort ausreichend abgefedert. 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 Körperunterstützung. 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 nah am Boden bzw. zu wenig nach hinten geneigt ist.

Innengeräusch

Note: 1,8

- + 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: 3,1

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung erwärmt die Luft im Innenraum in passabler Zeit, die maximal möglichen Temperaturen sind gerade ausreichend.
- + Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur unabhängig einstellen. Eine Klimaanlage und ein Feinfilter (gut für Allergiker) sind serienmäßig.
- Die Seitenfenster ganz hinten lassen sich nicht ausstellen, was besonders bei der Mitnahme von Hunden im Laderaum wünschenswert wäre.

Motor/Antrieb

Note 1,5

Fahrleistungen*

Note: 1,6

- + Der drehfreudige 2-Liter Dieselmotor ist durchzugskräftig und sorgt für gute Fahrleistungen. So ist meist auch ohne Zurückschalten schnelles Überholen möglich.

Laufruhe

Note: 2,0

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

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Auch der Rückwärtsgang kann ohne großen Widerstand und geräuschlos eingelegt werden.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Sechsgang-Getriebe ist sehr gut abgestuft - bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht ein passender Gang zur Verfügung. Dabei sind auch bei hohem Tempo 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 Reifendruck-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 doch 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 ausreichend schnell an. Sie ist sehr zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 1,9

Bremsen

Note: 1,5

- + Die Bremswirkung ist gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 37,5 m nötig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht besonders spontan an, ohne dabei giftig zu sein und lässt sich sehr fein dosieren.

Gestaltung

Note: 3,0

- + An den 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. Erst nach dem Losfahren entriegeln die Türen wieder.

Rückhaltesysteme **Note: 1,5**

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash werden höchste Punktzahlen erreicht. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Airbagsystem umfasst Front-, vorn Seitenairbags sowie Kopfairbags vorn bis hinten. Der Seatbelt-Reminder erinnert daran, sich anzuschnallen (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 sind sie etwas kurz geraten.
- Hinten Zugestiegene können vergessen, die zur Verbesserung der Sicht vorgeklappten Kopfstützen wieder zurück zu klappen. Dann kann sich bei einem Heck-Aufprall die verbliebene harte Unterkannte der Kopfstütze als gefährlich erweisen.

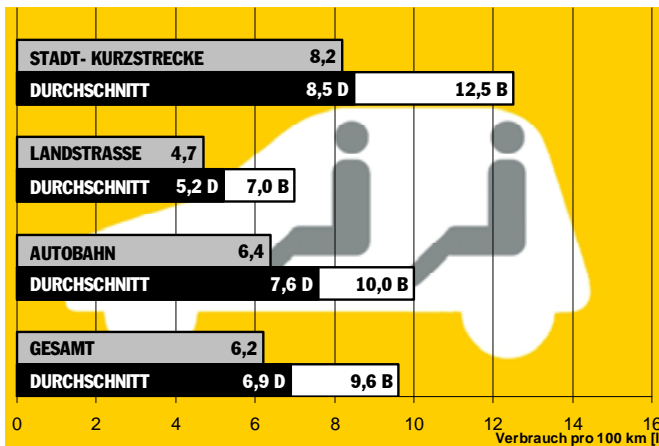
Kinder **Note: 2,4**

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich die meisten Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Gegen Aufpreis gibt es einen Schalter um die Beifahrer-Airbags deaktivieren zu können. 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, weil das Gurtschloss zu lang ist.

Verbrauch/Umwelt **Note 1,5**

Verbrauch* **Note: 1,4**

- + Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,2 l, außerorts bei 4,7 l und auf der Autobahn bei 6,4 l Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 6,2 l.



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

nen 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 2,2**

Betriebskosten* **Note: 1,0**

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

Werkstatt und Reifenkosten* **Note: 1,9**

- Der Dieselpartikelfilter muss gemäß Hersteller frühestens ab 200.000 km gewechselt werden.
- + Der BMW besitzt eine fahrabhängige Service-Inspektionsanzeige. Gemäß 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 nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität* **Note: 1,1**

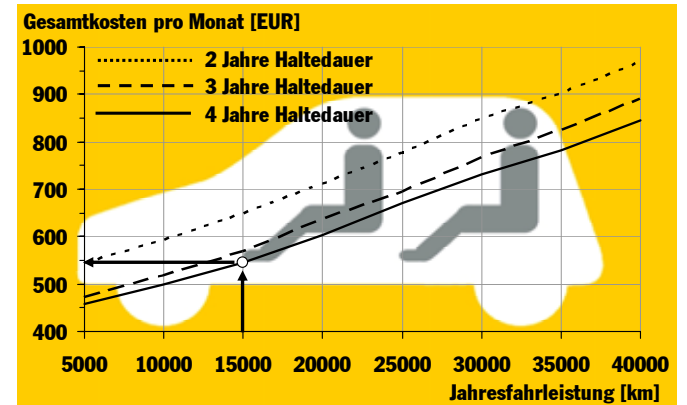
- + Der 3er touring mit Dieselmotor und Rußpartikelfilter hat eine ausgezeichnete Wertstabilität. Gebrauchtwagenkäufer müssen tief in die Tasche greifen.

Kosten für Neuanschaffung* **Note: 3,8**

- Der Anschaffungspreis beim Neukauf liegt gerade noch im durchschnittlichen Rahmen, sofern auf Zubehör verzichtet wird.

Fixkosten* **Note: 2,3**

- Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung kosten durchschnittlich, die Teilkaskoversicherung ist aber sehr teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 546 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	320i	325i	330i	320d	330d
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2497	6/2996	4/1995	6/2993
Leistung [kW(PS)]	110(150)	160(218)	190(258)	120(163)	170(231)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	200/3600	250/2750	300/2500	340/2000	500/1750
0-100 km/h[s]	9,4	7,2	6,4	8,6	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	218	243	250	223	248
Verbrauch pro 100 km [l]	7,9SP	9,0SP	9,3SP	6,2D	7,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/20	16/18/21	17/20/21	16/19/24	18/22/27
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	571	668	757	546	690
Grundpreis[Euro]	29150	34000	38100	32600	39100

- | | | | |
|-----------------|----------------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau: | | Versicherung: | Kraftstoff: |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | VK = Vollkasko | S = Superbenzin |
| CP = Coupe | TR = Transporter | TK = Teilkasko | SP = SuperPlus |
| CA = Cabriolet | GR = Großraumlimousine | | D = Diesel |
| RO = Roadster | BU = Bus | | |
| | GO = Geländewagen offen | | |
| | GS = Geländew. geschlossen | | |
| | PK = Pick-Up | | |

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	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	7,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/4,7/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß	161 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	57/62/67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4520 mm/1817 mm/1418 mm
Leergewicht/Zuladung	1600 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/715 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	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	112 Euro
Monatlicher Wertverlust	283 Euro
Monatliche Gesamtkosten	546 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/24
Grundpreis	32600 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
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	880 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	160 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/750 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	ab 2250 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2080 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°
Skisack/Durchladeluke	160 Euro°

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	(im Paket) 480 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	260 Euro
Schiebe-Hubdach	950 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

Karosserie/Kofferraum	2,9
Verarbeitung/Handhabung	1,7
Übersichtlichkeit	3,2
Ein-/Ausstieg	3,3
Kofferraum-Volumen*	3,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,4
Kofferraum-Variabilität	1,8
Innenraum	2,3
Bedienung	2,2
Raumangebot-vorn*	1,9
Raumangebot-hinten*	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,3
Federung	2,4
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,8
Klimatisierung	3,1
Motor/Antrieb	1,5
Fahrleistungen*	1,6
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	1,5
Gestaltung	3,0
Rückhaltesysteme	1,5
Kinder	2,4
Umwelt	1,5
Verbrauch*	1,4
Schadstoffe	1,6
Wirtschaftlichkeit*	2,2
Betriebskosten*	1,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	1,9
Wertstabilität*	1,1
Kosten für Neuanschaffung*	3,8
Fixkosten*	2,3

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