

BMW 330d BluePerformance (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,7

Die Motorenentwickler von BMW haben sich mit ihrem neuen 3-Liter-Reihensechszylinder mal wieder selbst übertroffen: 245 PS und 520 Nm Drehmoment bei etwa 6 l/100 km Verbrauch und einer angenehmen Laufruhe. Und wer den NOx-Speicherkat wählt, fährt sogar sauber nach Euro6-Norm. Und auch die Verpackung dieses famosen Triebwerks weiß zu überzeugen: Das Fahrwerk gehört fahrdynamisch zu den Besten seiner Klasse, wobei der Komfort nicht zu kurz kommt und auch lange Strecken entspannt zurückgelegt werden können. Eine (teure) Empfehlung sind die Sportsitze, die sich umfangreich einstellen lassen und eine ausgezeichnete Rückunterstützung bieten. Es gibt viele teils besondere Ausstattungsdetails wie Aktivlenkung und Abstandsradar, die sich BMW aber fast ausnahmslos teuer bezahlen lässt. Und das ist eigentlich der einzige Kritikpunkt an diesem Auto: der enorme Preis. Andererseits darf man nicht vergessen, welche akribische Feinabstimmung und welche Perfektion in diesem Automobil stecken, die die Entwicklung und die Produktion sehr teuer machen. Und man kann das erste Großserien-Euro6-Auto fahren, das Fahrleistungen auf Niveau eines Sportwagens und den Verbrauch eines sparsamen Kompakt-Autos bietet. **Karosserievarianten:** Limousine, Coupe, Kombi. **Konkurrenten:** mit Sechszylinder-Diesel: Audi A4, Mercedes C-Klasse.



- + **sehr gute Verarbeitung**
- + **sicheres Fahrwerk**
- + **sehr gute Fahrleistungen**
- + **grandioser Motor**
- + **niedriger Verbrauch**
- + **schadstoffarm nach Euro6**
- + **umfangreiche Sicherheitsausstattung**
- + **zahlreiche technische Besonderheiten lieferbar**
- **hoher Preis**
- **magere Serienausstattung, teure Extras**

Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 1,6

- + Die Karosserie zeigt sich sauber verarbeitet, auch auf schlechten Wegen besonders verwindungssteif und mit gleichmäßig schmalen Spalten an Türen und Hauben. Sie hinterlässt also einen sehr guten Eindruck. Der sich ebenso im Innenraum fortsetzt, wo alle Bauteile passgenau zusammengefügt sind und optisch und haptisch auch sehr hohen Ansprüchen gerecht werden - so sieht Premium-Qualität aus. Nichts knistert oder klappert gar. Gegen Aufpreis gibt es dunkelbraune Holzapplikationen, die aber teurer sind als sie aussehen. Der Fahrzeugunterboden ist relativ glattflächig und der Motor nach unten sauber verkleidet, so dass sich Lärmmissionen und Luftverwirbelungen reduzieren und damit der Kraftstoffverbrauch nicht unnötig nach oben getrieben wird. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung ver- und entriegelt. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend nach außen abgedichtet. Die Türschweller werden durch eine Kunststoffabdeckung vor Verkratzen geschützt. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Serienmäßig gibt es Runflat-Reifen, die eine Weiterfahrt von etwa

150 km bei geringer Geschwindigkeit erlauben. Sie bieten Vorteile bei plötzlichem Druckverlust, weil das Auto dann noch steuerbar bleibt.

- Front und Heck sowie die Fahrzeugseiten verzeihen keine Kratzer oder Rempfer, schon kleine Parkschäden bringen hohe Reparaturkosten mit sich. Weder Reserverad noch Wagenheber sind erhältlich.

Sicht

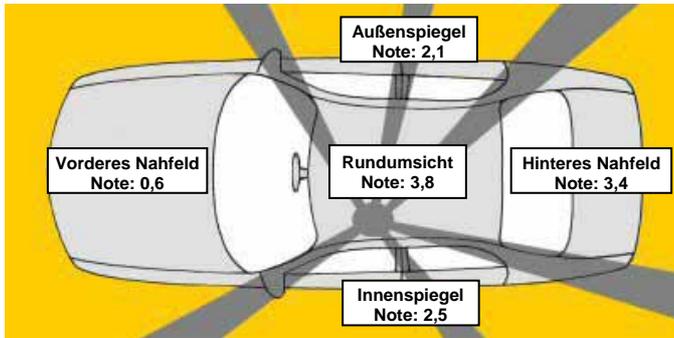
Note: 1,8

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 3er nur sehr

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.





Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

mäßig ab, vor allem nach schräg hinten lässt die Sicht zu wünschen übrig. Auch sonst muss der Fahrer die Fahrzeugecken mehr abschätzen als dass er sie sieht. Deshalb empfehlen sich die Parksensoren vorne und hinten sehr, sie weisen optisch und akustisch auf Hindernisse hin.

- + Der Bodenblick nach vorne ist sehr gut, nach hinten wegen der hohen Hutablage nur mäßig. Die Außenspiegel sind mit dem Facelift deutlich vergrößert worden und bieten eine gute Sicht nach hinten, die Spiegelheizung gibt's endlich in Serie. Gegen Aufpreis kann man helle Bi-Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurven- und Abbiegelicht ordern. Selbsttätig abblendende Rückspiegel (innen und außen) sind weitere Optionen. Eine Fernlichtautomatik ist auch erhältlich.
- Will man hinten links und rechts klappbare Kopfstützen, damit man nach hinten besser raussehen kann, muss man 50 Euro Aufpreis zahlen - dreist.



Trotz der versenkbaren Rücksitzkopfstützen ist die Sicht nach hinten eingeschränkt.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,1

Ein praktischer und bequemer Ein- und Ausstieg gehören nicht zu den Stärken der kleinen BMW-Limousine. Die Türausschnitte sind vorne und besonders hinten relativ eng. Hinzu kommen großvolumige Schweller und eine weniger günstige Sitzhöhe über der Straße - 50 cm sind zu niedrig. Mit Bandscheibenvorfall wird der Zustieg zur Herausforderung. Die Türbremsen funktionieren zufriedenstellend.

- + Mit der praktischen Fernbedienung kann man die Türen ent- und verriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt's einen schlüssellosen Zugang: der Schlüssel kann in Tasche bleiben, per Berührung an den vorderen Türgriffen wird ent- und verriegelt. Auch der Kofferraumdeckel entriegelt wie von Geisterhand.
- Mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen steigt man wegen der ausgeprägten Seitenwangen etwas schwieriger ein und aus als mit den Standardsitzen. Hinten erfordert das Aussteigen eine gewisse körperliche Fitness, da man einen hohen Schweller überwinden und sich aus den tiefen Sitzmulden herauswuchten muss.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,4

Das Gepäckabteil der Limousine fasst 405 l, das ist ein noch guter Wert für diese Fahrzeugklasse.

- + Klappt man die Rücksitzlehne um (gegen Aufpreis), erweitert sich



Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe. Gegen Aufpreis gibt es ein Gepäckraumpaket mit praktischen Gepäckraumnetzen und einer ausziehbaren Schublade unter der Hutablage.

der Laderaum auf gute 755 l (gemessen bis Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,8

Typisch für eine kleinere Limousine ist die nicht so optimale Zugänglichkeit des Gepäckabteils. Die Kofferraumklappe lässt sich recht leicht öffnen und schließen. Die Ladekante liegt mit 67 cm noch im guten Bereich, aber schon die innere Bordwand stört mit ihren knapp 17 cm beim Ausladen. Die Größe der Ladeöffnung kann auch nur bestenfalls zufriedenstellen. Positiv sind der weitgehend glattflächige Kofferraumboden und das zweckmäßige Format des Ladeabteils. Von Nachteil aber wieder die ausgeprägte Tiefe in Verbindung mit der kleinen Kofferraumöffnung, wenn man sich in die Gepäckabteiltiefen schlängelt, macht man sich schnell am Stoßfänger die Hose schmutzig.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,2

- + Gegen Aufpreis ist eine asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne erhältlich, die sich schnell und unkompliziert umklappen lässt. Außerdem ist dann ein Skisack vorhanden. Unter der Bodenplatte befindet sich ein Staufach für kleines Einkaufsgepäck.
- Kleingepäck kann nur mit den aufpreispflichtigen Netzen oder dem Schubfach unter der Hutablage sinnvoll verstaut werden.

Bedienung

Note: 1,3

+ Um die zahlreichen und komplexen Funktionen im 3er alle steuern zu können, bedarf es schon einer gewissen Eingewöhnung. Dann aber weiß man bald die durchdachten Details und die Feinabstimmung zu schätzen. Beispielsweise hat BMW einen enormen Schritt nach vorne getan mit dem neuen iDrive: Der Dreh-Drück-Knopf liegt nun besser zur Hand, hat oben einen feststehenden Teller, der das Scrollen am seitlichen Gummirand erleichtert, weil er für die Hand eine Fixierung und Bremse darstellen kann. Hinzu kommen die Menütasten für Radio, Navi und Menü, die nun ein schnelles Springen zwischen den Funktionen erlauben. Letztlich sind die Änderungen nicht gravierend, die Vorteile daraus aber sehr wohl. Praktisch sind auch die acht frei belegbaren Favoritentasten. Wenn man sie nur berührt, wird im Display die verknüpfte Funktion angezeigt - das kann ein Radiosender sein, aber auch eine Fahrzeugfunktion. Drückt man die Taste dann, wird die Funktion aufgerufen. 3er typisch liegen Lenkrad (Höhe und Reichweite einstellbar) sowie der Schalthebel und die Pedale günstig. Die Instrumente sind klar gezeichnet und tagsüber wie nachts einwandfrei ablesbar, auch dank des ausgezeichneten Kontrasts - das gleiche gilt für die aufwendig gestalteten Displays, die selbst bei direkter Sonneneinstrahlung von hinten gut ablesbar sind. Ein Bordcomputer informiert unter anderem über Momentan- (analog) und Durchschnittsverbrauch (digital). Das separate Zündschloss mit Startknopf ist Geschmackssache, aber letztlich mit guten Funktionen verbunden, denn es ist beispielsweise kein Fehlstarten bei eingelegtem Gang möglich. Die Knöpfe für Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praktisch und einfach bedienbar direkt neben dem Lichtschalter angeordnet. Auf Wunsch steuern Sensoren den Scheibenwischer, die Spiegeltönung innen und außen, das Abblend- und Fernlicht sowie die Umluftaktivierung. Die Klimatisierungseinheit liegt günstig, ebenso das Radio. Beachtlich ist die schnelle Reaktion des Navigationssystems (Extra) auf Eingaben und Befehle, Ziele kann man sehr zügig eingeben und die Routen werden im Nu berechnet. Der Internetzugang kann eigentlich eher als Spielerei gelten, da der Seitenaufbau zäh verläuft (kein UMTS) und zudem nur im Stand funktioniert. Alle Fensterheber verfügen über eine Ab- und Aufwärts-Antippautomatik. Die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar, beheizbar und anklappbar (letzteres Aufpreis).



Die Bedienbarkeit ist bis auf wenige Ausnahmen vorbildlich, die Verarbeitungsqualität verdient die Bezeichnung Premium.

- Bei Dunkelheit findet man den Schlitz zum Einstecken des "Schlüssels" schlecht (nicht notwendig bei Option "Schlüsselloser Zugang"). Es gibt keine Anzeige für die Kühlwassertemperatur - unmöglich in dieser Preisklasse. Besonders hinten fehlt es an brauchbaren Ablagen, störend auch, dass es keine Halter für große Wasserflaschen gibt. Für die Mitfahrer auf der Rückbank müssen Leseleuchten extra bezahlt werden.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

+ Zwar hat man vorne ein subjektiv eher gedrungenes Raumgefühl, da die Mittelkonsole und der Getriebetunnel recht voluminös sind, dennoch zeigen die Messwerte, dass auch große Personen mit 1,95 m Größe ausreichend Platz finden. Die Innenbreite ist ebenfalls gut.

Raumangebot hinten*

Note: 3,1

Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rücksitzbank haben Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe genügend Platz, ohne mit dem Kopf oder den Knien anzustoßen (Vordersitze für etwa 1,85 m große Insassen eingestellt). Hinten in der Mitte sitzen insbesondere Erwachsene nicht bequem, für drei Leute auf der Rücksitzbank wird es ohnehin eng.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Größe von 1,85 m ausreichend Platz.

Komfort

Note 1,7

Federung

Note: 1,6

+ Die Feder- und Dämpferabstimmung ist klar straff ausgelegt, ohne aber den nötigen Komfort für lange Strecken zu vernachlässigen. BMW hat einen erstaunlich guten Kompromiss gefunden, sowohl Fahrdynamik als auch Komfortansprüche unter einen Hut zu bringen. Das Fahrwerk bleibt von langen Bodenwellen weitgehend unbeeindruckt. Kurze Bodenwellen werden gut abgefedert und auch Stuckern tritt kaum auf. Nickbewegungen oder Seitenneigung sind selbst bei forciertem Fahrweise sehr gering.

Sitze

Note: 1,4

Fahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.
 + Die straff gefederten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort und bieten feste Körperunterstützung, dabei ist auch der Seitenhalt in Kurven sehr gut. Die Wangenbreite der Lehnen lässt sich elektrisch unterstützt individuell anpassen, Langbeinige können sich für noch mehr Oberschenkelunterstützung die Sitzfläche weiter ausziehen. Beide Vordersitze lassen sich zudem in der Höhe und gegen weiteren Aufpreis auch in der Neigung einstellen. Lordosenstützen sind eine weitere Option, sie können in Höhe und

Intensität elektrisch eingestellt werden. Die sehr straff gepolsterte Rücksitzbank hat eine wohlkonturierte, hohe Lehne. Vorn und hinten befinden sich im Dach Haltegriffe.

- Hinten sitzt man weniger bequem, weil die Sitzfläche mehr Unterstützung für die Oberschenkel vermissen lässt. Bei tiefgestellten Vordersitzen wird es eng für die Füße der Fondpassagiere.

Innengeräusch

Note: 1,2

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo sehr niedrig und unaufdringlich, es dominieren Windgeräusche, allerdings erst ab etwa 180 km/h. Vom harten Verbrennungsablauf des Dieselmotors mit Direkteinspritzung bekommt man kaum etwas mit, nur unter Volllast tritt ein leises Grummeln in den Innenraum. Der Motor bleibt stets angenehm im Hintergrund.

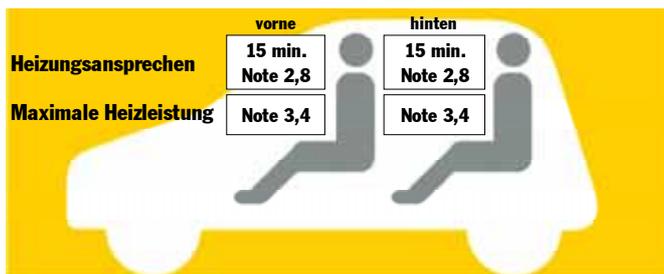
Heizung, Lüftung

Note: 2,3

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Vorne wie hinten spricht die Heizung zufriedenstellend an und zeigt eine passable Heizwirkung. Der Innenraum wird so nur in durchschnittlich schneller Zeit auf angenehme Temperaturen gebracht, da der sparsame Dieselmotor mit Abwärme geizt.

- + Bei der aufpreispflichtigen Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer die Temperatur und die Luftmenge individuell regeln. Eine Klimaanlage und der Innenraumfilter (gut für Allergiker) sind serienmäßig. Die Klimaautomatik inklusive automatischer Umluftschaltung, Aktivkohlefilter, Solar- und Beschlagssensor, Restwärmetaste und temperierter Ablage kostet extra.



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

Motor/Antrieb

Note 0,9

Fahrleistungen*

Note: 0,7

- + Über jeden Zweifel erhaben zeigen sich die Fahrleistungen. Es ist eine wahre Freude, wie der Motor zu Werke geht, schon ab 1.000 U/min. zieht er spürbar an - auch in den hohen Gängen - um dann ab 1.600 U/min. nochmals deutlich anzureißen und bis 3.500 U/min. nicht mehr nachzulassen. Erst darüber baut der brachiale Schub etwas ab. Eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,1 Sekunden (mit Allrad sogar 5,9 Sekunden) liegt auf Sportwagen-Niveau, und bis zur Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h zeigt der Sechszylinder-Diesel keine Schwäche. Noch beeindruckender sind die Elastizitätswerte, die sich erst so richtig ermessen lassen, wenn man beobachtet, wie die 520 Nm Drehmoment im Sekundentakt die Tachonadel über die 10er-km/h-Striche schieben - auch bei über 160 Stundenkilometer. In Zahlen: die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h erledigt der neue 330d in 3,4 Sekunden. Und bei den Elastizitätsmessungen überflügelt er gar einen Audi R8 4.2 FSI.

Laufkultur

Note: 1,0

- + BMW ist für seine seidenweich laufenden Reihensechszylinder bekannt. Der Dieselmotor nach eben solcher Bauart im 330d läuft zwar nicht seidenweich (was sicher auch aufgrund des Klangbilds

so empfunden wird), verkneift sich aber weitgehend Vibrationen und gehört damit zu den kultiviertesten Dieselmotoren, die in Serien-PKWs zu kaufen sind. Erstaunlich ist die Laufruhe über den gesamten Drehzahlbereich, von Leerlaufdrehzahl bis 5.000 U/min., egal ob unter Last oder im Schubbetrieb, der Dreiliter-Diesel bleibt immer vornehm im Hintergrund.

Schaltung

Note: 1,3

- + Das Sechsgang-Getriebe lässt sich leicht und sehr präzise schalten, die teilweise etwas knochige Auslegung ist Geschmackssache. Auch schnelles Schalten klappt problemlos. Die Kupplung kann man ausgezeichnet dosieren, sie bietet über den gesamten Kupplungsweg homogene Rückstellkräfte. Einziger Kritikpunkt: der Rückwärtsgang könnte vom ersten Gang etwas klarer getrennt sein, beispielsweise durch Drücken des Ganghebels oder durch einen Sicherungsring am Schaltknäuf.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen absolut perfekt, nach jedem Schaltvorgang kann sogleich zügig weiterbeschleunigt werden. Ein Rucken beim Schalten entsteht nur bei grober Fehlbedienung durch den Fahrer. Die Feinabstimmung von Getriebe, Kupplung und Motor ist den BMW-Ingenieuren erstklassig gelungen. Der drehmomentstarke Motor kommt mit der insgesamt langen Getriebeübersetzung einwandfrei zurecht (bei 190 km/h 3.000 U/min. im sechsten Gang). Sie hat den Vorteil, dass auf der Landstraße und bei mittleren Autobahngeschwindigkeiten das Drehzahlniveau und damit der Verbrauch niedrig sind. Dennoch kann man schaltfaul fahren und beispielsweise den sechsten Gang von Tempo 70 bis 250 verwenden. Selbst nach Baustellen mit 80 km/h auf der Autobahn kann sofort zügig beschleunigt werden, ein Zurückschalten ist nicht erforderlich.

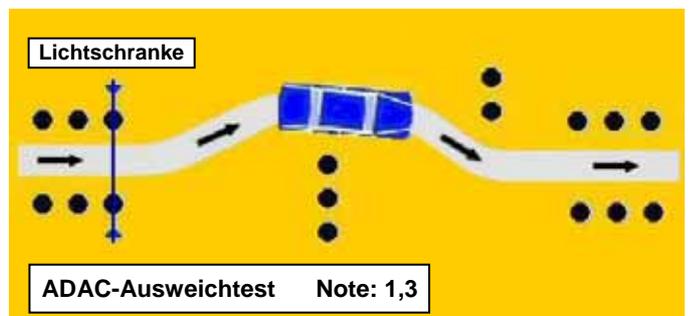
Fahreigenschaften

Note 1,1

Fahrstabilität

Note: 1,1

- + Der 3er von BMW fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Fahrgefühl, die sauber zentrierende Lenkung trägt ihren Teil dazu bei. In kritischen Situationen unterstützt das serienmäßige DSC (elektronisches Stabilitätsprogramm) den Fahrer. Auf weniger griffigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen die Hinterräder ein - das ist dank des potenten Dieselmotors schon auf feuchten Straßen in den unteren Gängen nötig. Die serienmäßigen Runflat-Reifen sorgen dafür, dass der Wagen bei plötzlichem Druckverlust noch einigermaßen unter Kontrolle gehalten werden kann. Eine indirekte Reifendruckkontrolle ist serienmäßig. Beim ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

macht der 330d eine ausgezeichnete Figur: er folgt willig den Lenkbefehlen, bleibt dabei lange neutral und wird effektiv vom DSC eingebremst. Die präzise Lenkung ist dabei von klarem Vorteil. Es besteht keine Schleudergefahr.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Das Kurvenverhalten ist leicht untersteuernd ausgelegt, das kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Dabei sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift auch hier das DSC ein, um das Auto zu stabilisieren. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.

Lenkung*

Note: 1,2

- + Die Lenkung arbeitet präzise und spricht bei schnellen Ausweichmanövern sehr gut an. Sie vermittelt dem Fahrer einen ausgezeichneten Kontakt zur Fahrbahn, ohne aber nervös zu wirken. Die Präzision um die Mittellage und das Rückstellmoment sind ohne Tadel, kurvige Landstraßen zu durchfahren ist eine wahre Freude, und auch auf langen Autobahnetappen sorgt die feine Abstimmung für ermüdungsfreies Fahren. Dank der variablen Lenkkraftunterstützung ist eine relativ direkte Auslegung möglich, die der Handlichkeit des 3ers zugute kommt, dabei aber gleichzeitig leichtgängiges Rangieren ermöglicht. Somit ist die Lenkung ein rundum gelungenes Paket und gehört in dieser Fahrzeugklasse zum Besten.

Bremse

Note: 0,7

- + Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 330d durchschnittlich kurze 35 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Selbst bei sehr hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standhaft und zeigt kein Fading. Die Bremse spricht bei jedem Tempo gut an und lässt sich optimal dosieren.

Sicherheit

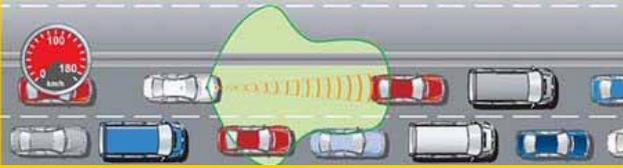
Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,8

- + Der 3er-BMW verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätssystem DSC, einen Bremsassistenten, über Runflat-Reifen und Reifendruckkontrolle. Gegen Aufpreis gibt es Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurven- sowie Abbiegelicht. Die Rücklichter leuchten mit LEDs. Bei einer Notbremsung blinken sie mehrmals pro Sekunde und zusätzlich schaltet automatisch die Warnblickanlage ein. Der Motor kann nicht versehentlich ohne Drücken des Kupplungspedals gestartet werden.
- An den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,5

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Neben Frontairbags sind auch vordere Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags installiert. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m optimalen Schutz, sie sind aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen nur für 1,75 m große Menschen. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Personen auf der Rückbank werden nicht extra zum Angurten ermahnt.

Kindersicherheit

Note: 2,4

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitzsysteme mit den Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen - besser noch mit dem Isofix-System. Alle Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Nur gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Airbag mit einem Schalter deaktivierbar, kombiniert mit einer Isofix-Befestigung - diese Option war im Testwagen nicht verbaut. Der Sitz hinten in der Mitte ist wegen der Sitzform und des kurzen Gurtes für Kindersitze weniger geeignet.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schlecht ab. Der neue Motor baut etwas niedriger, der Abstand zwischen Motorteilen und Motorhaube ist dadurch etwas größer als bisher und wirkt sich positiv auf den Fußgängerschutz aus.

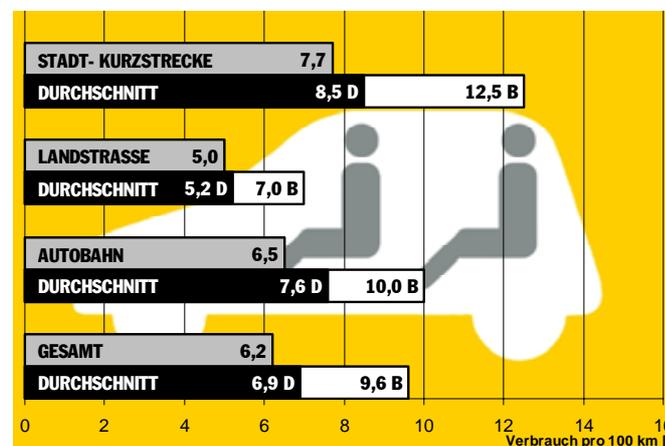
Verbrauch/Umwelt

Note 1,6

Verbrauch*

Note: 2,3

- + Angesichts der Leistung des 3-l-Dieselmotors sind die Verbrauchswerte hervorragend. Im Durchschnitt verbraucht der 330d 6,2 l Diesel pro 100 km. Innerorts sind es 7,7 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn beachtliche 6,5 l alle 100 km. Wer einen sensiblen Gasfuß beweist und vorausschauend fährt, kommt sogar mit weniger als 5 Litern 100 Kilometer weit - ein sehr guter Wert für ein 1,6 Tonnen schweres Auto, das einen ausgezeichneten



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

ten Komfort bietet. Und selbst bei forcierter Fahrweise steigt der Verbrauch kaum über 8 l/100 km. Beispielsweise liegt der Verbrauch bei 160 km/h immer noch um die 6 bis 7 l/100 km. Herausragend sind die niedrigen Verbrauchswerte auch in an betracht der sehr niedrigen Schadstoffwerte.

Abgas

Note: 1,0

- + Wer den 330d als Handschalter wählt, kann einen NOx-Speicherkatalysator gegen 990 Euro Aufpreis ordern. Dann erfüllt der 330d BluePerformance die Euro6-Norm - und ist damit genauso sauber wie ein Euro6-Benziner! Überhaupt ist der hier getestete BMW der bisher sauberste Serien-Diesel im Test. Denn der Speicherkat funktioniert gut (im Gegensatz zu bisherigen Konkurrenten), auch außerhalb des EU-Zyklus, und reduziert die Stickoxide um weitere 40 bis 60 Prozent aus dem Abgas (im Vergleich zum ohnehin nicht schlechten 330d-Vorgänger). Insgesamt liegen die Schadstoffwerte auf einem sehr niedrigen Niveau.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,4

Betriebskosten

Note: 1,7

- + Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des 330d sehr niedrig liegt, erreicht er in diesem Kapitel eine gute Bewertung.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,6

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch, was zugleich auch der Grund für die schlechte Benotung ist. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (es gilt lediglich die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

Wertstabilität

Note: 3,1

Der 3er hat von BMW gerade ein Facelift erhalten, dennoch ist von einer kompletten Modellüberarbeitung innerhalb des vierjährigen

Berechnungszeitraums auszugehen. Dieser wird sich wertmindernd auswirken und führt zu einem mittelmäßigen Restwertverlauf.

Kosten für Neuanschaffung

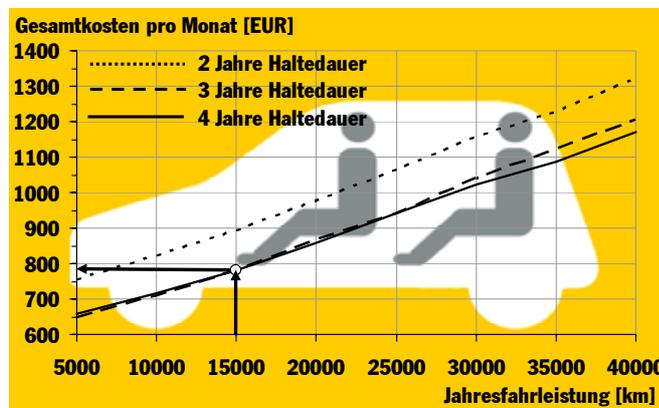
Note: 5,3

- 41.440 Euro sind sehr viel Geld für ein Mittelklasseauto. Zumal nur das Nötigste mit an Board ist. Selbst für eine Klimaautomatik verlangt BMW 770 Euro Extra. Die Aufpreisliste scheint schier endlos und jeder Posten mit wahrhaft selbstbewußten Beträgen versehen. Bei dem genannten Grundpreis ist aber der SCR-Speicherkat (990 Euro) enthalten. Die Feinabstimmung aller Details und insbesondere des famosen Motors ist beeindruckend, dies lässt sich BMW aber auch fürstlich bezahlen.

Fixkosten

Note: 5,5

- Der Staat verlangt eine hohe Steuer, und auch die Versicherungen langen kräftig zu. Die Einstufungen in der Haftpflicht und in der Teil- und Vollkasko sind sehr ungünstig. So ergeben sich sehr hohe feste Kosten jedes Jahr und machen den 330d nur für Vielfahrer mit hohem Schadenfreiheitsrabatt interessant.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 779 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318i	320i	325i	330i	335i	318d	320d	325d
Aufbau/Türen	ST/4							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	6/2996	6/2996	6/2979	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW(PS)]	105(143)	125(170)	160(218)	200(272)	225(306)	105(143)	130(177)	145(197)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	190/4250	210/4250	270/2400	320/2750	400/1300	300/1750	350/1750	400/1300
0-100 km/h[s]	9,1	8,2	6,7	6,1	5,6	9,3	7,9	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	228	250	250	250	210	230	235
Verbrauch pro 100 km [l]	6,7SP	6,8SP	7,7SP	8,1SP	9,7SP	5,4D	5,6D	6,5D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/21	16/20/21	16/21/21	16/22/21	19/23/24	18/23/23	18/23/23	19/23/27
Steuer pro Jahr[Euro]	135	135	202	202	202	308	308	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	585	612	721	806	894	594	624	713
Grundpreis[Euro]	28.000	30.200	35.250	39.500	41.850	30.650	33.400	36.300

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

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2993 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	520 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,45 m/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,7/5,0/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	152 g/km/ 158 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4531 mm/1817 mm/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1630 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/755 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 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	129 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	119 Euro
Monatlicher Wertverlust	458 Euro
Monatliche Gesamtkosten	779 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/27
Grundpreis	41.440 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1180 Euro
Aktivlenkung	1300 Euro
Automatikgetriebe	2160 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Kurvenlicht (nur mit Xenon)	410 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 450 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	970 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/770 Euro°
Lordosenstütze (elektrisch)	300 Euro°
Navigationssystem	ab 2300 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	380 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro

Außen

Außenspiegel, aut. abblendend (inkl. Innenspiegel)	500 Euro°
Lackierung Metallic	790 Euro°
Schiebe-Hubdach	1100 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,7

Karosserie/Kofferraum	2,3
Verarbeitung	1,6
Sicht	1,8
Ein-/Ausstieg	3,1
Kofferraum-Volumen*	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,2
Innenraum	2,1
Bedienung	1,3
Raumangebot vorne*	2,0
Raumangebot hinten*	3,1
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,7
Federung	1,6
Sitze	1,4
Innengeräusch	1,2
Heizung, Lüftung	2,3
Motor/Antrieb	0,9
Fahrleistungen*	0,7
Laufkultur	1,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,1
Fahrstabilität	1,1
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	1,2
Bremse	0,7
Sicherheit	2,0
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,8
Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kindersicherheit	2,4
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	1,6
Verbrauch*	2,3
Abgas	1,0
Wirtschaftlichkeit*	4,4
Betriebskosten*	1,7
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,6
Wertstabilität*	3,1
Kosten für Neuanschaffung*	5,3
Fixkosten*	5,5

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Oktober 2008.