



BMW 330i Coupé Steptronic

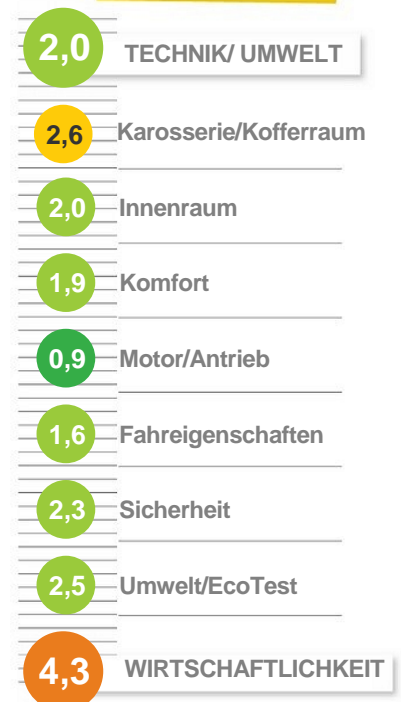
Zweitüriges Coupé der Mittelklasse
(200 kW / 272 PS)

Das 3er Coupé sieht dynamisch aus und fährt auch so. Auf viel Komfort beim Fahrwerk darf man nicht hoffen, es passt aber prima zum Charakter des Autos, ebenso wie der Motor. Der Reihensechszylinder-Benzindirekteinspritzer arbeitet bei niedrigen Drehzahlen nicht ganz so geschmeidig wie seine Vorgänger, reagiert aber spontan aufs Gas und dreht bis 7.000 U/min. - eine wahre Freude, besonders auch der Klang. Dank der Efficient-Dynamics-Maßnahmen hält sich sein Verbrauch trotz der Leistung tatsächlich im Rahmen (8,2 l/100 km). Die Automatik schaltet schnell, aber dennoch weich und ruckfrei, die Abstimmung ist ausgezeichnet gelungen. Fazit: Ein chices Coupé, das beste Fahrleistungen realisiert und dennoch nicht allzu viel Sprit braucht, dabei ausgezeichnet auf der Straße liegt und eine gute Sicherheit bietet. Der Preis: etwa 46.000 Euro plus eine Menge Zubehör. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi **Konkurrenten:** Audi A5, Mercedes CLK, Renault Laguna Coupé

- +** sehr gute Verarbeitung, leichte, funktionelle Bedienung, körpergerechte Sportsitze, kräftiger Motor, ausgezeichnete Straßenlage, angemessener Verbrauch, großes Händlernetz
- nach hinten schlechte Sicht, kein Reserverad, teuer in Anschaffung



ADAC-URTEIL



2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

- +** Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist besonders verwindungssteif, Spaltbreiten an Türen und Klappen fallen gleichmäßig und gering aus. Der Unterboden ist überwiegend glattflächig, das reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung eingeschlossen. Die Runflat-Reifen sind serienmäßig, bei Druckverlust kann mit ca. 80 km/h noch 100 bis 200 Kilometer weitergefahren werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt.
- Die Karosseriefanken sowie Front- und Heckschürze haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren oder kleine Rempler. Ein vollwertiges Reserverad gibt es wegen der Runflat-Bereifung nicht.

2,1

Sicht

Optional gibt es eine akustische Einparkhilfe für hinten sowie auch für vorn und hinten.

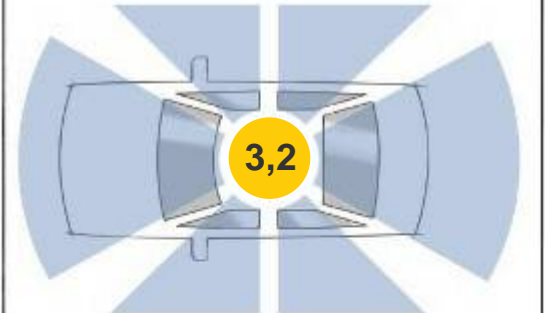
- +** Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Helle Xenonscheinwerfer sind serienmäßig, dynamisches Kurvenlicht mit Abbiegelicht kosten extra; das Xenonlicht leuchtet sehr homogen die Straße aus, Kurvenlicht und Abbiegelicht verbessern die Straßenausleuchtung zusätzlich. Gegen Aufpreis gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel.
- Die Pfosten der Frontscheibe sind etwas breit, der linke stört beim Abbiegen. Nach schräg hinten sieht der Fahrer wenig, leicht kann es passieren, dass er einen Fußgänger oder Fahrradfahrer übersieht.

3,7

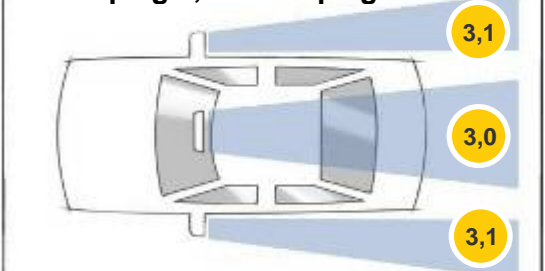
Ein-/Ausstieg

- +** Mit der Fernbedienung zum Ent- und Verriegeln der Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Auf Wunsch gibt es den Komfortzugang, bei dem die Türen per Berührung der Türgriffe geöffnet und geschlossen werden können. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten das Umfeld.

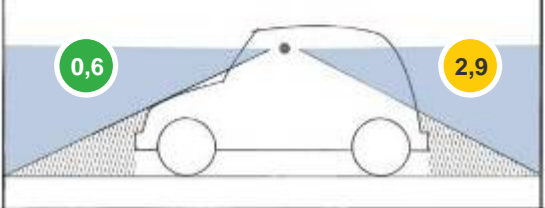
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Die breiten C-Säulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

⊖ Wie bei allen Coupés ist auch beim 3er das Ein- und Aussteigen unbequem, weil sich die Sitze tief unten befinden und die Karosserie flach ist. Zudem sind die Schweller, die es zu überwinden gilt breit und es stören die seitlich hochgezogenen Wangen der Sportsitze. In engen Parklücken kommt hinzu, dass sich die breiten Türen nur wenig öffnen lassen. Für leichteres Einsteigen hinten lassen sich die Vordersitze elektrisch nach vorne fahren. Aussteigen ist aber trotzdem beschwerlich, weil man sich aus den tiefen Sitzmulden mühsam hoch wuchten muss. Steht man dann noch an einer Steigung, klappen die Türen entgegen, weil die Türbremsen schwach ausgelegt sind.

2,7 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst 390 l Gepäck. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erweitert sich das Volumen auf 710 Liter (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum ist mit 390 l Volumen gleich groß wie z.B. beim Konkurrenten Audi A5 Coupé.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der weitgehend glattflächige Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Die Ladekante befindet sich etwa 65 cm über der Straße, eine angenehme Höhe. Beim Ausladen aber stört die innere Bordwand von 17 cm, über die das Gepäck gehoben werden muss.

⊖ Die Zugänglichkeit ist wegen der kleinen Öffnung schlecht, hinzu kommt die ungünstige Tiefe des Ladeabteils. Beim Schließen der Kofferraumklappe verschmutzt man sich die Finger, weil sie von außen nachgedrückt werden muss.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne ist serienmäßig, der Skisack kostet extra.

⊖ Ablagefächer für kleine Utensilien und ein Gepäcknetz müssen extra bezahlt werden. Der Skisack hat nur Platz für zwei paar Ski; für ein Snowboard ist die Öffnung zu klein.

2,0

INNENRAUM

1,3

Bedienung

+ Beim Anschnallen hilft ein elektrisch ausfahrender "Gurtbringer". Schalter, Hebel und Knöpfe sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Die großen Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bieten auch Nachts einen ausgezeichneten Kontrast, das gleiche gilt für die aufwendigen Displays. Die Fensterheber verfügen über Ab- und Aufwärtsautomatik. Die Audioanlage ist serienmäßig, ebenso der Bordcomputer, der u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Optional ist der Fernlichtassistent, der automatisch (nicht immer zuverlässig) auf- und abblendet. Das einfach einstellbare Navigationssystem kostet Aufpreis. Optimiert wurde die iDrive-Steuerung, durch zusätzliche Funktionstasten vereinfacht sich die Bedienung deutlich. In Armaturenbrettmittle befindet sich dann ein großes, übersichtliches Display. Hinten gibt es gegen Aufpreis Leseleuchten (Lichtpaket).

- Das Starten des Motors per separatem Druckknopf ist eher umständlich. Bei Dunkelheit findet man den Schlitz zum Einstecken des "Schlüssels" schlecht. Es fehlt eine gut sichtbare 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. Besonders hinten fehlt es an Ablagen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



Der von der Limousine und Cabriolet bekannte Fahrerplatz überzeugt durch Materialauswahl, Verarbeitung und Funktionalität.

1,9

Raumangebot vorne*

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

4,1

Raumangebot hinten*

Die Sitzbank hinten bietet nur für zwei Personen Platz, ein dritter Gurt ist nicht vorhanden.

- Hinten geht es enger zu: Auf den beiden ausgeformten Plätzen haben nur Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe Platz (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt), größere Personen stoßen mit dem Kopf am Dach an.



Im Fondbereich wird es eng, Personen bis 1,80 m Körpergröße haben aber noch ausreichend Platz.

1,9

KOMFORT

2,4

Federung

⊕ Das Fahrwerk ist sportlich straff abgestimmt, bietet aber noch einen gewissen Restkomfort. Die Unebenheiten der Straße werden passabel abgefedert. Lange Bodenwellen bringen das Coupé nicht aus der Ruhe, auch Stuckern ist kein Problem. Allerdings dringen kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse teilweise recht deutlich bis in den Innenraum. Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven.

1,4

Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

⊕ Die Sportsitze sorgen obwohl straff gepolstert für hohen Sitzkomfort, sind groß und bieten vorzüglichen Seitenhalt, da sich die Wangen der Lehnen individuell in der Weite einstellen lassen. Zur besseren Unterstützung im Lendenwirbelbereich gibt es optional eine Rückenstütze, die in der Höhe und Intensität verändert werden kann. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen - so findet sich für jede Statur eine angenehme Sitzposition. Langbeinige Personen können sich die Sitzfläche für noch mehr Oberschenkelunterstützung herausziehen. Die beiden Rücksitzplätze sind körpergerecht ausgeformt.

⊖ Allerdings bieten die Sitze hinten etwa wenig Oberschenkelunterstützung, weil sie für Erwachsene zu niedrig und zu wenig geneigt sind.

1,8

Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei 130 km/h im niedrigen Bereich. Auch subjektiv bleibt es im 3er Coupé angenehm leise, selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn. Die Windgeräusche sind sehr gering, Abrollgeräusche dezent wahrnehmbar - und natürlich der sportlich klingende Motor, der aber in keinsterweise störend wird.

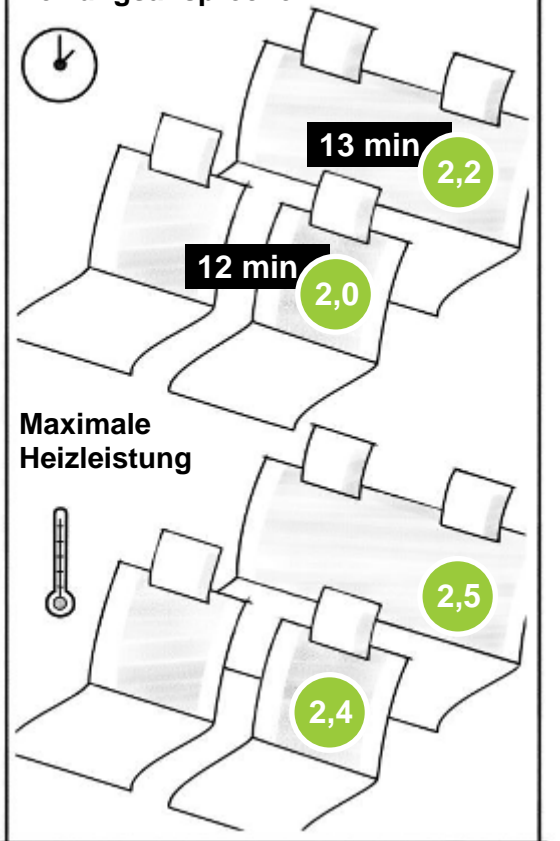
1,8

Klimatisierung

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

⊕ Die kräftige Heizung hat mit dem kleinen Innenraum leichtes Spiel. Bereits nach kurzer Fahrzeit ist die Luft angenehm erwärmt. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur und Luftmengenverteilung individuell einstellen. Eine Klimaanlage mit Microfilter ist serienmäßig. Mit der optional erhältlichen Klimaautomatik wird die Umluftregelung automatisch gesteuert, ist ein Aktivkohlefilter installiert, der auch Schadstoffe von außen fernhält, und gibt es einen Sonnen- sowie Beschlagssensor. Außerdem wird dann das Ablagefach mitgekühlt.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

0,9

MOTOR/ANTRIEB

0,7

Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 330i sind über jeden Zweifel erhaben, auch wenn der Motor hohe Drehzahlen benötigt, um richtig flotte Beschleunigungen zu ermöglichen.

1,0

Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, nur bei unter 1.500 U/min. sind leichte Vibrationen im Innenraum feststellbar. Die seidenweiche Laufkultur der ersten Dreiliter-Sechszylinder kann nicht mehr erreicht werden. Hier zeigt sich der kleine Nachteil der Hochdruck-Benzindirekteinspritzung - die Vorteile sind u.a. ein niedriger Verbrauch (siehe Umwelt-Kapitel).

1,1

Schaltung

⊕ Das Automatikgetriebe (Steptronic) wechselt die sechs Stufen spontan und ruckfrei - selbst dann, wenn es bei Kick-Down zurückschaltet. Der Getriebewählhebel ist traditionell am Mitteltunnel platziert und günstig gestaltet. Auf Wunsch gibt's Schaltpedal am Lenkrad.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Das 6-Stufen-Getriebe ist der Charakteristik des Motors sehr gut angepasst. Der kann sein volles Temperament entwickeln und optimal in Vortrieb umsetzen, verfügt dennoch über genügend Drehzahlreserven bei hohem Autobahntempo. Die Ganganschlüsse sind stimmig, es kommen keine zu großen Drehzahlsprünge vor.

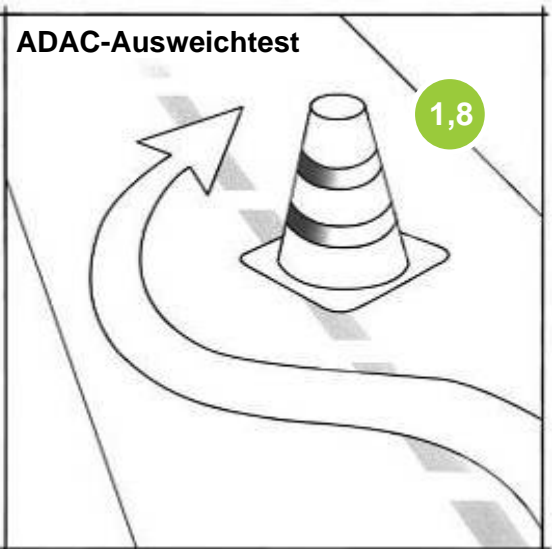
1,6

FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

Fahrstabilität

⊕ Der 330i fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die straffe, deutlich mittenzentrierende Lenkung. Die Schlupfregelung (DTC) und das Sperrdifferential helfen, dass die Antriebsräder bei weniger griffigem Untergrund nicht so schnell durchrutschen. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig. ADAC Ausweichtest: Die Lenkung ist direkt und präzise, der Wagen reagiert spontan. Nur ganz leicht untersteuert er beim Gegenlenken, das Dynamische Stabilitäts-Control (DSC) reagiert prompt. Keine Neigung zum Schleudern.



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.

1,3 Kurvenverhalten

⊕ 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. Nur bei übertrieben viel Gas rutscht kurzfristig das Heck etwas nach außen. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift auch hier das Antischleudersystem DSC ein, um durch gezieltes Abbremsen der einzelnen Räder und durch Gaswegnahme Schleudern zu verhindern.

1,4 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht sehr spontan an, ohne dass das Coupé deshalb nervös reagieren würde. Sie ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Der nicht so große Wendekreis (11,2 m) sorgt dafür, dass auch bei wenig Platz leicht rangiert werden kann. Gegen Aufpreis gibt es die Aktivlenkung mit variabler Übersetzung, bei der bei langsamem Tempo noch geringere Lenkradeinschläge notwendig sind.

1,6 Bremse

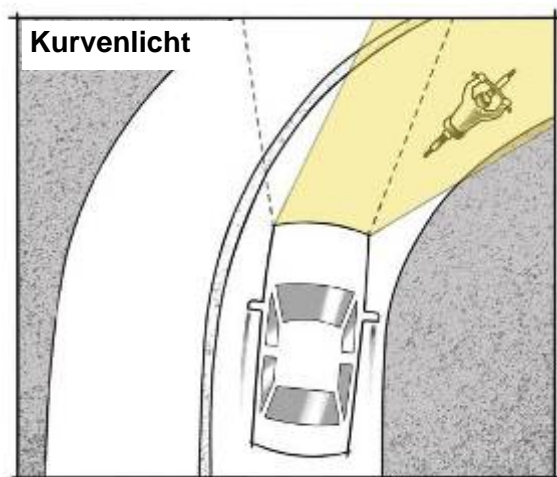
⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind gerade 36 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen). CBC (Cornering Brake Control) erleichtert das Bremsen in Kurven, es "dreht" das Coupé durch gezielte Bremskraftverteilung in die Kurve.

2,3 SICHERHEIT

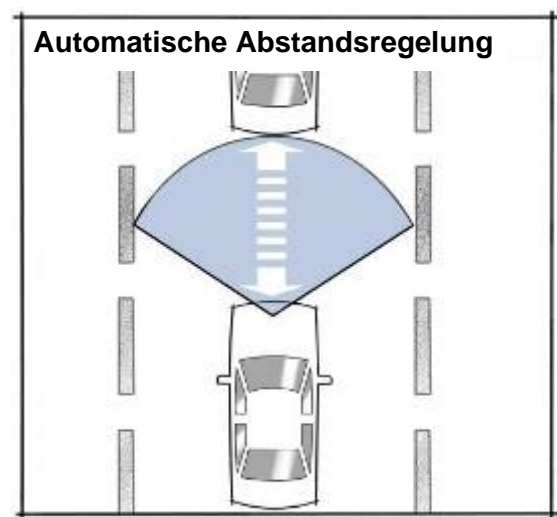
2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig verfügt das 3er Coupé über Xenonlicht, Tagfahrlicht, DSC (elektronische Stabilitätskontrolle), Bremsassistent und Bremslichter, die bei einer Notbremsung schnell Blinken. Starten kann man nur bei getretenem Bremspedal (bei Schaltgetriebe Kupplung). Dynamisches Kurvenlicht und der Fernlichtassistent kosten extra. Gegen Aufpreis bekommt man auch ein Abstandsregelsystem (ACC).

⊖ Es fehlen Rückstrahler in geöffneten Türen, die den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



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.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die 3er Limousine erreichte beim Crashtest nach EuroNCAP fünf Sterne, es ist davon auszugehen, dass das Coupé ein ähnlich gutes Ergebnis zeigt. Frontairbags, vordere Seitenairbags sowie durchgehende seitliche Kopfairbags sind serienmäßig. Die Kopfstützen der Vordersitze sind reaktiv und bieten max. ca. 1,85 m großen Personen optimalen Schutz. Hinten sind sie niedriger, reichen aber für die vom Platz mögliche Personengröße. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Für die Rücksitze gibt es keine Kontrollleuchten, die zum Ansurten ermahnen. Seitairbags hinten sind auch gegen Aufpreis nicht zu haben.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich mit den Sicherheitsgurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen oder auch mittels Isofix-System. Nur gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Frontairbag mit einem Schalter deaktivierbar, dann darf auf diesem Platz eine Babyschale gesichert werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

⊖ Wegen der schlechten Zugänglichkeit der Rücksitzbank ist das Unterbringen von Kinderrückhaltesystemen und Anschnallen der Kinder recht mühsam.

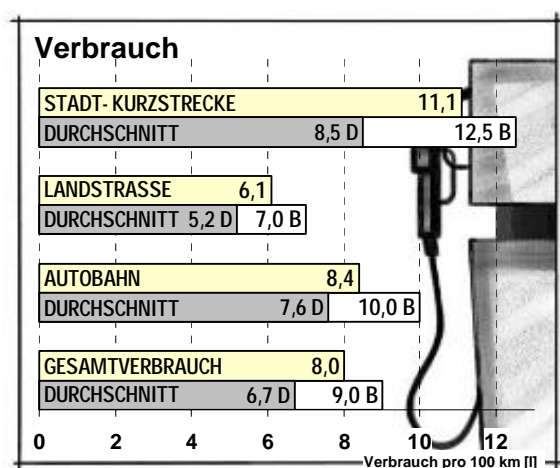
4,7 Fußgängerschutz

⊖ Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden. Die im Frontbereich ähnlich gestaltete Limousine erreichte beim Fußgänger-Crashtest nur einen von vier möglichen Sternen.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der Kraftstoffkonsum des 330i Coupés mit Automatikgetriebe beläuft sich auf noch zufriedenstellende 8,2 l Super alle 100 km im Durchschnitt - angesichts der Leistung geht dieser Wert in Ordnung. Innerorts benötigt er hohe 11,6 l/100 km, vor allem ein Tribut an die Automatik. Außerorts sinkt der Verbrauch auf 6,1 l und auf der Autobahn beträgt er 8,4 l pro 100 km.



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

1,3

Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, im ADAC EcoTest werden 47 von 50 möglichen Punkten erreicht. Damit reicht es in Verbindung mit den CO₂-Emissionen (192 g/km und damit 24 Punkte) zu 71 Punkten und 4 Sternen im ADAC EcoTest.

4,3

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,1

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da dieser teuer ist und das 330i Coupé nicht besonders sparsam, bewegen sich die Betriebskosten im Mittelfeld dieser Fahrzeugklasse.

4,9

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner (Ölservice) - gar nur alle 50.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig.

+ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

- Die langen Ölwechselintervalle sind jedoch nur mit einem speziellen, sehr teuren Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und auch die Kosten für den Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

2,3

Wertstabilität*

+ Der Sechszylindermotor befindet sich technisch auf der Höhe der Zeit und kann unter anderem mit Direkteinspritzung und bedarfsgerecht regelndem Generator etliche Spritsparmaßnahmen aufweisen. Der aktuelle technische Stand und die bessere Wertbeständigkeit des Coupés lassen einen beständigen Restwertverlauf erwarten.

5,5

Kosten für Anschaffung*

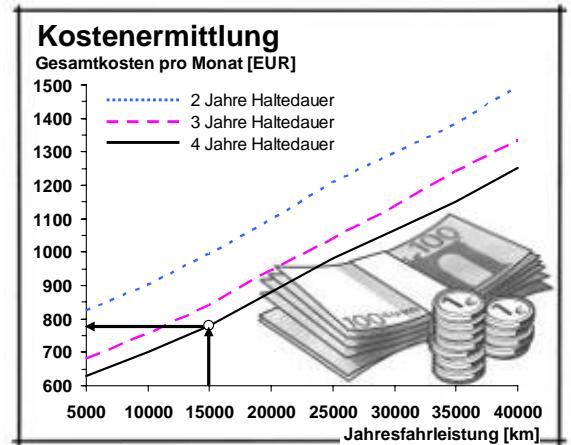
- Die Anschaffungskosten sind sehr hoch, und das bei gleichzeitig spartanischer Ausstattung. Trotzdem lässt es sich BMW nicht nehmen, die Preise im März 2009 nochmals anzuheben. Das ist trotz der modernen Technik und der akribischen Feinabstimmung aller Komponenten eigentlich nicht mehr angemessen.

2,9 Fixkosten*

Die Einstufung bei der Haftpflichtversicherung ist relativ günstig. Teuer fallen aber die Aufwendungen für Vollkasko oder nur Teilkasko aus. Daher ergibt sich insgesamt nur eine durchschnittliche Bewertung bei den festen Kosten.

4,7 Monatliche Gesamtkosten*

– BMW fahren war noch nie besonders günstig - und deshalb fallen die monatlichen Gesamtkosten, die unter anderem Sprit, Wertverlust, Werkstatt und Versicherung umfassen, relativ hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 781 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	320i	325i	330i	335i	320d	325d	330d	335d
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2996	6/2996	6/2979	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	125(170)	160(218)	200(272)	225(306)	130(177)	145(197)	180(245)	210(286)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	210/4250	270/2400	320/2750	400/1300	350/2000	400/1300	520/1750	580/1750
0-100 km/h[s]	8,1	6,6	6,0	5,5	7,9	7,3	6,0	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	250	250	250	232	238	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 SP	7,5 SP	7,6 SP	9,4 SP	5,6 D	6,4 D	6,5 D	7,2 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/25	16/23/25	14/23/25	14/23/25	17/22/24	18/24/26	18/24/26	21/27/26
Steuer pro Jahr [Euro]	102	160	166	256	206	351	349	399
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	659	767	833	925	668	743	814	906
Preis [Euro]	33200	38850	43250	45850	36800	39900	44200	48850

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2996 ccm
Leistung	200 kW (272 PS)
bei	6700 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,6/ 6,1/ 8,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	173g/km/ 192g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4580/1782/1395 mm
Leergewicht/Zuladung	1590 kg/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	765 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	146 Euro
Monatliche Werkstattkosten	79 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	468 Euro
Monatliche Gesamtkosten	781 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/23/25
Grundpreis	45.440 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



BMW 330i Coupé Steptronic

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	1290 Euro
Aktivlenkung	1300 Euro
Automatikgetriebe	2190 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Kurvenlicht	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 480°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isfix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	670 Euro°
Klimaanlage/-automatik	Serie/770 Euro°
Lordosenstütze	310 Euro°
Navigationssystem	ab 2300°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 1820°
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°
Skisack/Durchladelupe	200 Euro

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend(inkl. Innenspiegel)	520 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie°
Schiebe-Hubdach	1100 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	1,6
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,1	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	3,7	Lenkung*	1,4
Kofferraum-Volumen*	2,7	Bremse	1,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Innenraum	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	4,7
Raumangebot hinten*	4,1	Umwelt/EcoTest	2,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,6
Komfort	1,9	Schadstoffe	1,3
Federung	2,4		
Sitze	1,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,3
Innengeräusch	1,8	Betriebskosten*	4,1
Klimatisierung	1,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,9
Motor/Antrieb	0,9	Wertstabilität*	2,3
Fahrleistungen*	0,7	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,0	Fixkosten*	2,9
Schaltung	1,1	Monatliche Gesamtkosten*	4,7
Getriebeabstufung	1,0		
Laufkultur	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest