



BMW 316d (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

Der aktuelle 3er BMW wird schon seit einigen Jahren gebaut, hat 2008 ein Facelift erhalten und ist jetzt ein absolut ausgereiftes Fahrzeug. Er ist bekannt für seine hervorragende Verarbeitung, einfache Bedienbarkeit und vor allem für sein sehr sicheres Fahrverhalten. Der 316d stellt die Basismotorisierung dar. Der 115 PS-Diesel ist mit Dieselpartikelfilter ausgerüstet und erfüllt die Schadstoffklasse Euro5. Mit einem Durchschnittstestverbrauch von 4,9 Litern Diesel ist BMW-fahren auch erschwinglich. Die Leistung der kleinen Maschine ist dabei absolut ausreichend. Für Autokäufer, die einen Grundpreis von 29.500 € nicht scheuen, ist der 316d eine absolute Kaufempfehlung.

Karosserievarianten: Limousine, Coupé, Cabriolet, Kombi

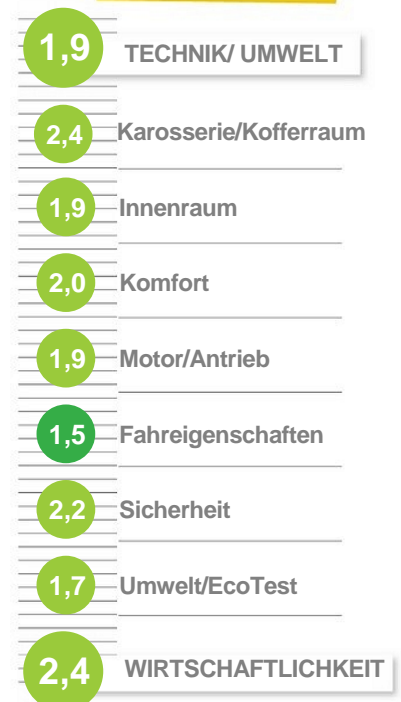
Konkurrenten: u. a.: Audi A4, Mercedes C-Klasse, Ford Mondeo, Jaguar X-Type, Lexus IS, Opel Insignia, Saab 9-3, VW Passat

+ sehr gute Verarbeitung, sicheres Fahrwerk, niedriger Verbrauch, umfangreiche Sicherheitsausstattung, sehr gutes Getriebe, einfache Bedienbarkeit, sehr gute Sitze

- magere Serienausstattung, teure Extras, schwacher Fußgängerschutz



ADAC-URTEIL



⊕ 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. Der Fahrzeugunterboden ist relativ glattflächig und der Motor nach unten sauber verkleidet, so dass sich Lärmemissionen 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. 390 kg tatsächlich zulässige Zuladung sind gut. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden. Gegen Aufpreis sind Runflat-Reifen erhältlich, die nach Luftverlust eine Weiterfahrt bis ca. 150 km ermöglichen. Aufgrund des Fehlbetankungsschutz ist das Einfüllen von falschen Kraftstoffen nicht möglich.

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

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 3er nur sehr 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 Außen- und der Innenspiegel bieten eine gute Sicht nach hinten, die Spiegelheizung für außen gibt's in Serie. Die Windschutzscheibe wird von den Scheibenwischern großflächig gereinigt. Gegen Aufpreis wurden im Testfahrzeug helle Bi-Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurven-, Tagfahr- und Abbiegelicht verbaut. Selbsttätig abblendende Rückspiegel (innen und außen) sind weitere Optionen. Eine Fernlichtautomatik war im Testwagen auch optional vorhanden.

⊖ Will man hinten links und rechts klappbare Kopfstützen, damit man nach hinten besser heraussehen kann, muss man 60 Euro Aufpreis zahlen - dreist.

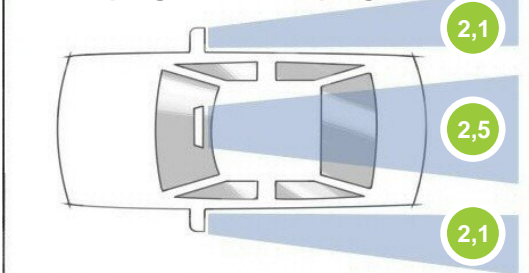


Trotz der versenkbaren Rücksitzkopfstützen ist die Sicht nach hinten eingeschränkt.

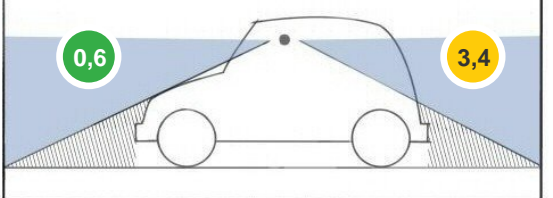
Rundumsicht



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.

3,0

Ein-/Ausstieg

Ein praktischer und bequemer Ein- und Ausstieg gehören nicht zu den Stärken der kleinen BMW-Limousine. Großvolumige Schweller und eine weniger günstige Sitzhöhe über der Straße (50 cm sind zu niedrig), erschweren den Zustieg.

+ 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. Auf allen äußeren Sitzplätzen sind Haltegriffe am Dach, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. Die Follow-Me-Home-Funktion leuchtet auch nach dem Verriegeln des Fahrzeugs noch kurze Zeit das Umfeld aus und ermöglicht somit einen sicheren Heimweg.

- 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. Das Fahrzeug kann auch bei geöffneten Türen (außer der Fahrertür) verriegelt werden, wodurch man sich versehentlich aussperren kann

2,4

Kofferraum-Volumen*

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



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.

2,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich recht leicht öffnen und schließen. Die Höhe der Ladekante außen (68 cm) und innen (17 cm) dürfte etwas geringer sein. 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.

2,1

Kofferraum-Variabilität

+ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich schnell und unkompliziert umklappen. Unter der Bodenplatte befindet sich ein Staufach für kleines Einkaufsgepäck. Optional sind im Kofferraum große und kleine Gepäcknetze vorhanden. In der Rücksitzbank ist optional eine Durchladeluke für lange Gepäckgegenstände vorhanden.

1,9

INNENRAUM

1,2

Bedienung

+ 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, welches voll intuitiv und teils über Lenkradtasten bedienbar ist. Der Raumklang ist hervorragend. 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. Alle Fensterheber verfügen über eine Ab- und Aufwärts-Antippautomatik. Die Vordersitze sind gegen Aufpreis elektrisch einstellbar, Sitzpositionen können mit den Memorytasten gespeichert werden. Die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar, beheizbar und anklappbar (letzteres Aufpreis).

- 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 Wasserflachen gibt. Leseleuchten müssen extra bezahlt werden.



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

2,0

Raumangebot vorne*

+ 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.

3,1

Raumangebot hinten*

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.

2,0

KOMFORT

2,4

Federung

⊕ 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. Nickbewegungen oder Seitenneigung sind selbst bei forcierter Fahrweise sehr gering.

1,3

Sitze

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 Teillederausstattung hat eine ordentliche Atmungsaktivität. Fuß- und Beinabstützung sind für den Fahrer einwandfrei. Die sehr straff gepolsterte Rücksitzbank hat eine wohlkonturierte, hohe Lehne. Vorn und hinten befinden sich im Dach Haltegriffe.

1,8

Innengeräusch

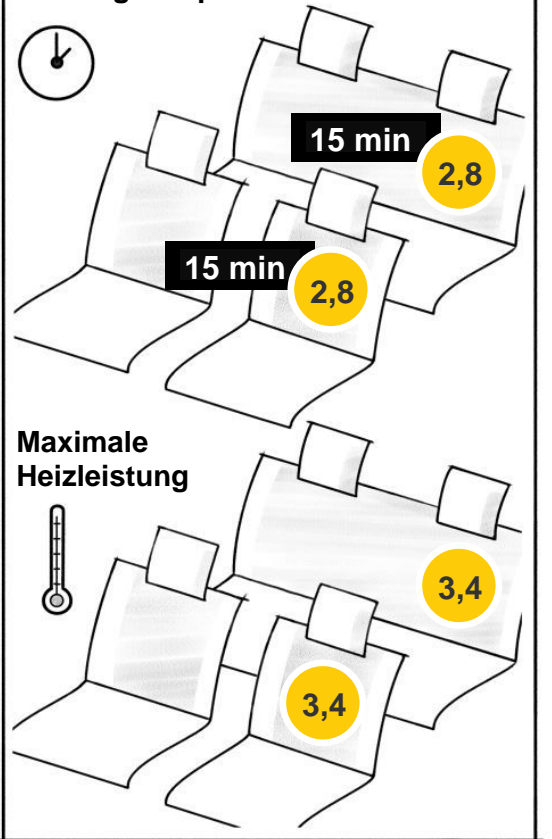
⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo sehr niedrig und unaufdringlich, es dominieren Windgeräusche. Bei 130 km/h wurden im Innenraum 67,4 dB (A) gemessen. Der kernige Diesel ist bei niedrigen Geschwindigkeiten zwar deutlich wahrnehmbar, aber nicht unangenehm laut. Bei Autobahntempo verliert sich sein Geräusch in den Windgeräuschen.

2,3

Klimatisierung

(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 heizt. Vorne und hinten ist die Wohlfühltemperatur (22° C) nach 15 Minuten erreicht.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

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

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Übermäßig sportlich sind die Fahrleistungen des 316d nicht, was aber wohl auch niemand erwartet hat. Sie liegen im Klassendurchschnitt, was für eine Basismotorisierung ein gutes Resultat ist. Sowohl in der Stadt als auch auf Landstraßen und bis zu mittlerem Autobahntempo kann man mit dem kleinen Diesel in jeder Verkehrssituation gut mithalten.

- Im langen sechsten Gang fehlt es an Elastizität.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dieselmotors geht für einen Vierzylinder in Ordnung. In jedem Betriebszustand sind Vibrationen im Innenraum spürbar. Bei sehr niedrigen Drehzahlen, unter 1500 1/min brummt er auch kräftig. Dieser deutlich wahrnehmbare Dieselcharakter wirkt aber nicht belastend oder störend auf die Insassen.

1,0 Schaltung

+ 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. Eine Gangempfehlung soll helfen im richtigen, kraftstoffsparenden Drehzahlbereich zu fahren. Sie ist allerdings klein gestaltet und wird im Display leicht übersehen.

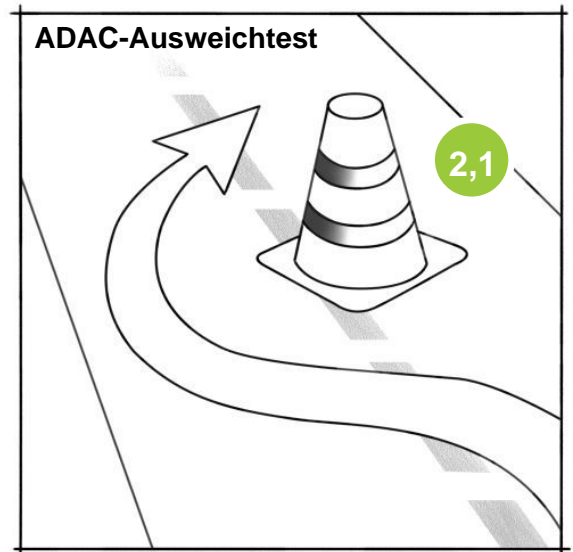
1,0 Getriebeabstufung

+ Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen absolut perfekt, nach jedem Schaltvorgang kann sogleich zügig weiterbeschleunigt werden. Die Feinabstimmung von Getriebe, Kupplung und Motor ist den BMW-Ingenieuren erstklassig gelungen. Das Getriebe hat eine lange Übersetzung (2000 1/min bei 130 km/h im sechsten Gang). Sie hat den Vorteil, dass auf der Landstraße und bei mittleren Autobahngeschwindigkeiten das Drehzahlniveau und damit der Verbrauch niedrig sind.

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

+ 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. Eine indirekte Reifendruckkontrolle ist serienmäßig, die Initialisierung des Systems findet per I-Drive statt. Beim ADAC-Ausweichtest macht der 316d 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.



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

+ 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.

1,3 Lenkung*

+ 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. Ein Wendekreis von durchschnittlich 10,5 Metern ist vorbildlich.

1,6 Bremse

+ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 316d durchschnittlich kurze 36 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.

2,2 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

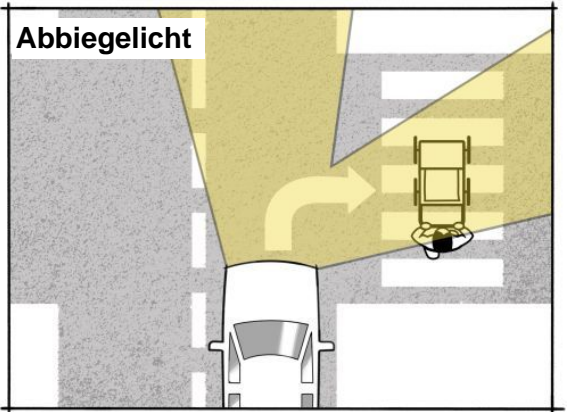
⊕ Der 3er-BMW verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätssystem DSC, einen Bremsassistenten und Reifendruckkontrolle. Gegen Aufpreis gibt es Xenonscheinwerfer, dynamisches Kurven- sowie Abbiegelicht. Die Rücklichter leuchten mit LEDs. Bei einer Notbremsung blinken sie mehrmals pro Sekunde und zusätzlich schaltet im Stand automatisch die Warnblinkanlage ein. Der Motor kann nicht versehentlich ohne Drücken des Kupplungspedals gestartet werden. Optional sind Runflat-Reifen erhältlich, die bei Reifenpanne eine Weiterfahrt von ca. 150 km ermöglichen

⊖ An den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten.

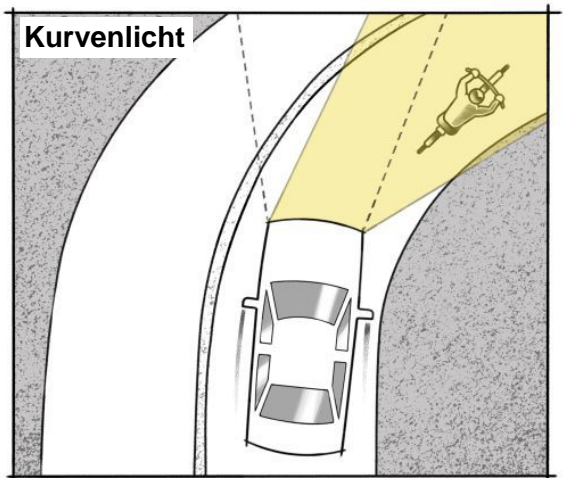
1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Die Crashtests wurden mit einem Auto vor Facelift durchgeführt. Die Ergebnisse dürften aber aufgrund der geringen Veränderungen an der Karosserie vergleichbar sein.

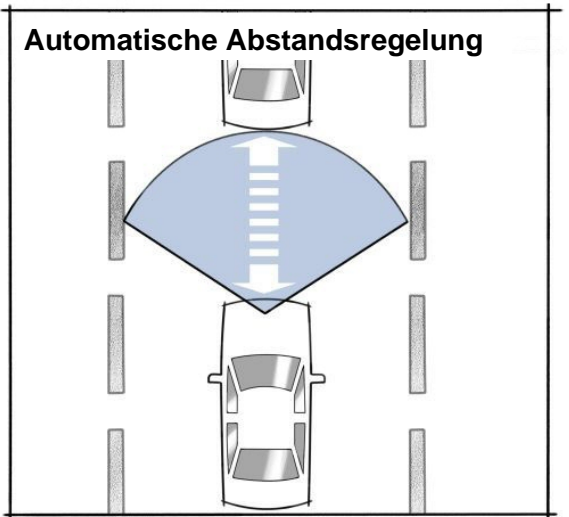
⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen. Der BMW 3er bietet dank sehr stabiler Fahrgastzelle, intelligentem Gurtsystem sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Mit insgesamt 35 Punkten erreicht er klar 5 Sterne. Die Struktur der Fahrgastzelle ist so stabil, dass die Fahrertür nach dem Crash mühelos geöffnet werden kann. Das Rückhaltesystem aus zweistufigen Airbags und Gurten mit Straffern und Kraftbegrenzern hält die Belastungswerte der Insassen an Brust und Beinen niedrig. Die Aufprallzonen für Knie und Unterschenkel von Fahrer und Beifahrer sind gut entschärft, um das Verletzungsrisiko gering zu halten. Der Fußraum deformiert sich nur sehr wenig und ist gut ausgepolstert. Auch die Pedalerie verhält sich tadellos und bietet keinen Ansatz zur Kritik. Es wird die Höchstpunktzahl 16 erreicht. Der Seitenschutz, der durch stabile Türen, im Sitz positionierten Seitenairbags und von vorn bis hinten durchgehenden Vorhangairbags zustande kommt, ist eindrucksvoll. Entsprechend gut ist das Ergebnis. Insgesamt 17 von max. 18 Punkten werden erreicht. 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.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



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



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.

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. Gegen Aufpreis ist ein automatisches Notrufsystem erhältlich.

– Die Personen auf der Rückbank werden nicht extra zum Angurten ermahnt.

2,2 Kindersicherheit

+ Beim EuroNCAP-Crashtest wurden 39 von 49 Punkten erreicht. Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme 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.

4,7 Fußgängerschutz

– Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schlecht ab. Da nur sehr kleine Zonen im Kopf-Aufprallbereich von erwachsenen Personen und Kindern nachgiebig gestaltet und auch die Stoßfänger zu aggressiv sind, erntet der BMW in dieser Disziplin ein äußerst mageres Ergebnis. Es werden lediglich 4 von max. 36 Punkten erreicht.

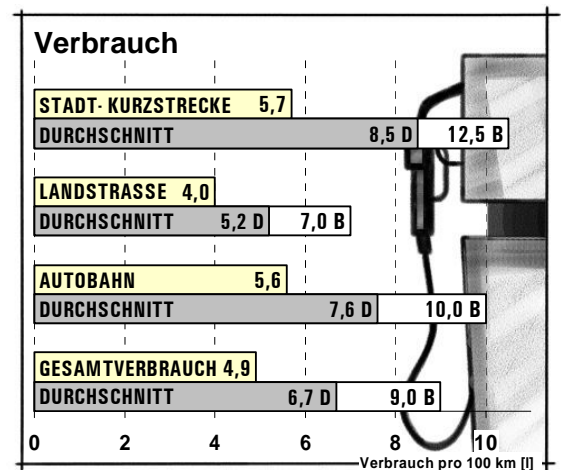
1,7 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO2*

+ Die Verbrauchswerte des kleinen Dieselmotors sind einwandfrei. Im Durchschnitt verbraucht der 316d 4,9 l Diesel pro 100 km. Innerorts sind es 5,7 l, außerorts 4,0 l und auf der Autobahn 5,6 l alle 100 km. Der CO2-Ausstoß beträgt beim ADAC-Ecotest 130 g/km. Hierfür erhält er 43 Punkte.

1,6 Schadstoffe

+ Insgesamt liegen die Schadstoffwerte auf einem sehr niedrigen Niveau. Kein Wert fällt im gemessenen Zyklus negativ auf. Im ADAC-Ecotest erhält der BMW 44 Punkte und somit, kombiniert mit den CO2-Punkten, insgesamt 87, was zu einer guten Vier-Sterne-Wertung führt.



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

2,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,8 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten. Da der 316d sehr sparsam mit dem günstigen Dieseldieselkraftstoff umgeht erhält er bei den Betriebskosten eine hervorragende Benotung.

1,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt spätestens alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur 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 Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem niedrigen Niveau.

- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

2,1 Wertstabilität*

+ Der 3er BMW hat sich bisher auf dem Gebrauchtwagenmarkt immer als wertstabiles Auto präsentiert. Der beliebten Limousine wird, nicht zuletzt wegen seinem sparsamen Euro5-Diesel mit Partikelfilter, wieder ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

3,2 Kosten für Anschaffung*

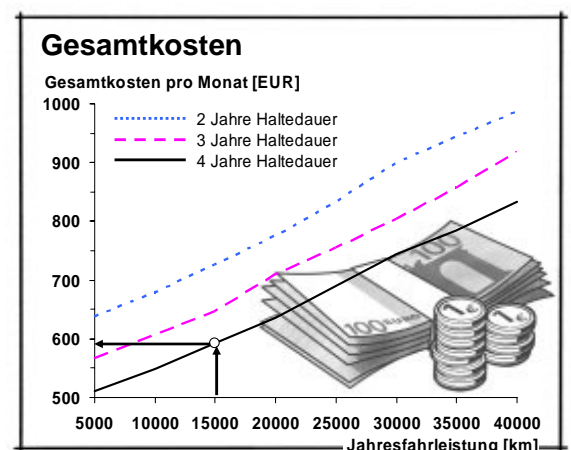
Der Anschaffungspreis liegt, erwartungsgemäß, im Klassendurchschnitt. Um später sparen zu können, muss erst einmal investiert werden.

3,4 Fixkosten*

In der Kfz-Versicherung ist der BMW 316d sehr hoch eingestuft. Vor allem die Teilkaskoklasse ist übermäßig teuer. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich 190 €.

2,5 Monatliche Gesamtkosten*

+ Trotz der hohen Fixkosten sind die Unterhaltskosten erschwinglich. Je mehr Kilometer gefahren werden desto wirtschaftlicher wird das Fahren mit dem 316d.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 593 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	318i	320i	325i	330i	318d	320d	325d	330d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	6/2996	6/2996	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	105(143)	125(170)	160(218)	200(272)	105(143)	130(177)	145(197)	180(245)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	190/4250	210/4250	270/2400	320/2750	300/1750	350/1750	400/1300	520/1750
0-100 km/h[s]	9,1	8,2	6,7	6,1	9,3	7,9	7,4	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	228	250	250	210	230	235	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,7 SP	6,8 SP	7,5 SP	7,9 SP	5,4 D	5,6 D	6,5 D	6,8 D
CO2 [g/km]	146	148	168	173	123	128	153	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/22	16/20/22	16/21/21	16/23/21	18/23/24	18/23/24	19/25/27	19/25/27
Steuer pro Jahr [Euro]	92	96	156	166	196	206	351	349
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	633	661	771	872	618	655	754	826
Preis [Euro]	28.700	30.900	36.000	40.250	31.350	34.100	37.050	41.200

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	85 kW(115 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,45 m
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,7/ 4,0/ 5,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	118g/km/ 130g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4531/1817/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1530 kg/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/755 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	1240 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	93 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	358 Euro
Monatliche Gesamtkosten	593 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/24
Grundpreis	29.500 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 316d (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Start-Stop-System	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht bei 316d)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	450 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	280 Euro°
Xenonlicht	970 Euro°

INNEN

Beifahrerairbag deaktivierbar	90 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik(2-Zonen)	Serie/770 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2.300°
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (einschwenkbar)	880 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl Innenlichtpaket)	580 Euro°
Lackierung Metallic	840 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest