



BMW 320d touring BluePerformance (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(135 kW / 184 PS)

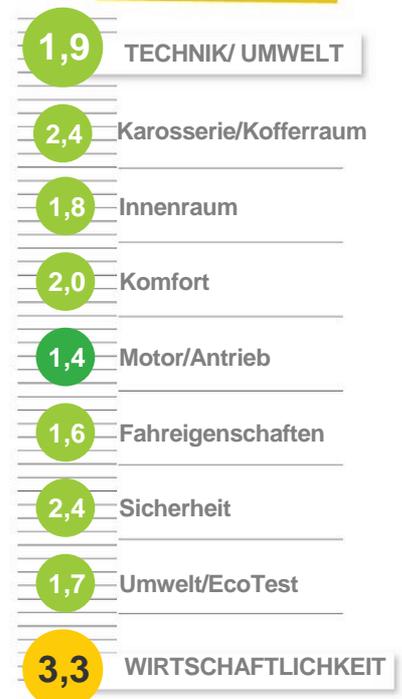
Bestellt man den 320d mit Schaltgetriebe, so kann man die Option BluePerformance gegen 1.190 € Aufpreis ordern. Diese empfehlenswerte Sonderausstattung beinhaltet einen Speicherkatalysator, welcher den Stickoxidausstoß reduziert und dem BMW somit die Einstufung in die Euro6 Norm ermöglicht. Wie ein Ecomotor fühlt sich der Zweiliter-Diesel überhaupt nicht an. Er bietet in jedem Drehzahlbereich Kraft im Übermaß. Der 3er Touring ist ein absolut ausgereiftes Auto, das vor allem durch einen sehr hohen Qualitätsstandard und eine ausgeprägte Fahraktivität überzeugen kann. Das Preisniveau liegt allerdings hoch. Wer sich den 320d Touring Edition Exclusive mit Euro6 anschaffen will, der muss mindestens 40.760 € dafür anlegen. Mag man ihn sich mit sinnvollen Extras verfeinern, dann sind ganz schnell vierstellige Beträge obendrauf zu bezahlen. **Karosserievarianten:** Limousine, Coupé, Cabriolet **Konkurrenten:** u. a.: Audi A4, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, Saab 9-3, VW Passat

+ gute Verarbeitung, sicheres Fahrwerk, niedriger Verbrauch, umfangreiche Sicherheitsausstattung, sehr gut abgestuftes, präzises Getriebe, einfache Bedienbarkeit, sehr gute Sitze (optionale Sportsitze), sehr gute Fahrleistungen

- sehr teurer Anschaffungspreis, magere Serienausstattung, teure Extras, schwacher Fußgängerschutz



ADAC-URTEIL



2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

⊕ 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 der Dachreling sind Lasten bis 75 kg erlaubt. 450 kg tatsächlich zulässige Zuladung sind gut. Die optionalen Runflat-Reifen ermöglichen im Falle einer Reifenpanne eine Weiterfahrt bis ca. 150 km. Der Fehlbetankungsschutz verhindert, dass falsche Kraftstoffe in den Tank gefüllt werden.

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

2,3

Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 3er nur sehr mäßig ab, vor allem die breiten C- und D-Säulen behindern die Sicht. 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.

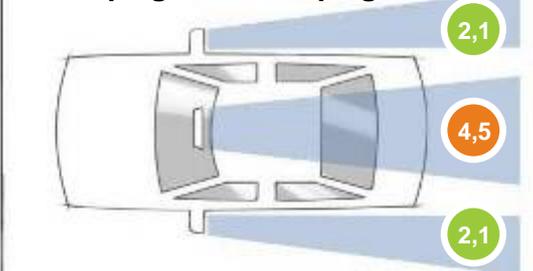
⊕ Der Bodenblick nach vorne ist sehr gut. Die Außenspiegel bieten eine gute Sicht nach hinten, die Spiegelheizung gibt's in Serie. Die Windschutzscheibe wird von den Scheibenwischern großflächig gereinigt. Gegen Aufpreis wurden im Testfahrzeug helle Bi-Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurven-, Tagfahr- und Abbiegelicht verbaut. Selbsttätig abblendende Rückspiegel (innen und außen) sind weitere Optionen. Eine Fernlichtautomatik war im Testwagen auch optional vorhanden.

⊖ Die Rücksicht durch den Innenspiegel ist mäßig. Will man hinten links und rechts klappbare Kopfstützen, damit man nach hinten besser heraussehen kann, muss man 60 Euro Aufpreis zahlen - dreist.

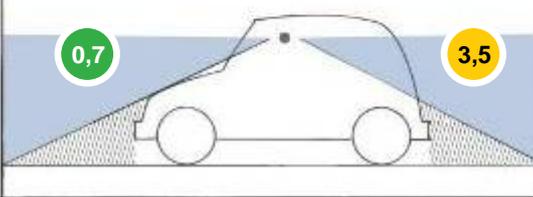
Rundumsicht



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 Sicht, im Besonderen nach schräg hinten, wird durch die hohe Fensterlinie und die breiten Dachsäulen eingeschränkt.

2,9 Ein-/Ausstieg

Ein praktischer und bequemer Ein- und Ausstieg gehören nicht zu den Stärken der kleinen BMW-Kombis. Großvolumige Schweller und eine weniger günstige Sitzhöhe über der Straße (50 cm sind zu niedrig), erschweren den Zustieg. Hinten erfordert das Aussteigen eine gewisse körperliche Fitness, da man einen hohen Schweller überwinden und sich aus den tiefen Sitzmulden herauswuchten muss. Die Türen öffnen aber großzügig.

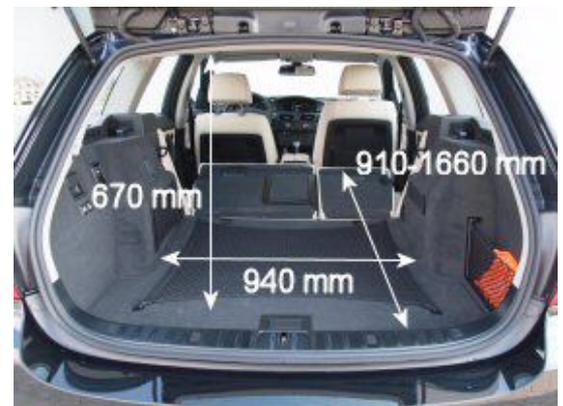
⊕ Gegen Aufpreis gibt's den schlüssellosen Zugang: der Schlüssel kann in Tasche bleiben, per Berührung an den vorderen Türgriffen wird ent- und verriegelt. Auch der Kofferraumdeckel entriegelt wie von Geisterhand. Auf allen äußeren Sitzplätzen sind Haltegriffe am Dach, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. 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. Das Fahrzeug kann auch bei geöffneten Türen (außer der Fahrertür) verriegelt werden, wodurch man sich versehentlich aussperren kann

3,0 Kofferraum-Volumen*

Das Gepäckabteil des Kombis fasst gerade mal 335 Liter, 70 Liter weniger als das der Limousine (gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung).

⊕ Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich der Laderaum auf gute 715 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit nur 335 l Volumen ist der Kofferraum des touring um 70 l kleiner als bei der Limousine. Die Beladbarkeit ist dagegen ungleich besser.

1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe schwingt 1,84 m nach oben und behindert allenfalls sehr große Personen. Um an nach vorne gerutschte Gepäckstücke zu kommen, muss man sich weit vorbeugen und verschmutzt sich leicht die Kleidung am Stoßfänger.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Ladekante ist angenehm niedrig. Von außen müssen 62 cm überwunden werden, von innen nur 6 cm. Bei geöffneter Heckklappe entsteht eine großzügige Ladeöffnung. Positiv sind der weitgehend glattflächige Kofferraumboden und das zweckmäßige Format des Ladeabteils. Die Heckscheibe lässt sich zum Beladen separat öffnen.

1,6 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. Unter dem Kofferraumboden ist ein klappbarer Tragekorb verstaut. Ein Trennnetz sichert die Insassen vor Gegenständen, die beim Bremsen nach vorne fallen könnten.

1,8

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). Der beleuchtete Startknopf ist gut sicht- und greifbar im Armaturenbrett angebracht. 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. Am Bedienteil in der Mittelkonsole werden Sensortasten verwendet, welche nur durch Auflegen des Fingers bedient werden. Der Raumklang ist hervorragend. Das Harman Kardon Soundsystem gehört zum Besten, was man im Auto angeboten bekommt. 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).

⊖ 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.

1,9

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.

2,7

Raumangebot hinten*

Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rücksitzbank haben Mitfahrer bis fast 1,90 m Größe genügend Platz, ohne mit dem Kopf anzustoßen (Vordersitze für etwa 1,85 m große Insassen eingestellt). Die Beinfreiheit ist dabei üppig.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Größe von 1,90 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. Die höhere Last auf der Hinterachse, im Vergleich zur Limousine, ist spürbar, verschlechtert das Fahrverhalten aber nicht nennenswert.

1,4 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. 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.

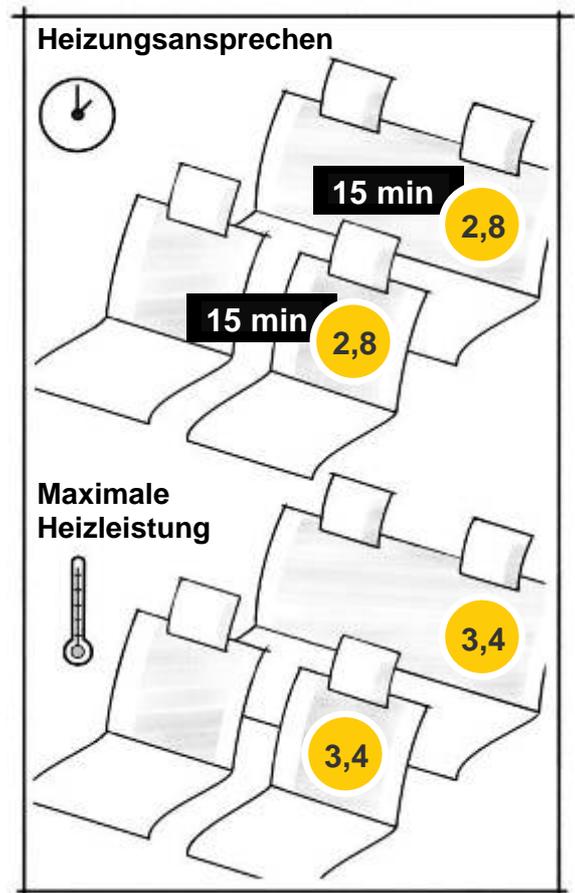
⊖ Auf den Ledersitzen neigt man zum Schwitzen.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo sehr niedrig und unaufdringlich. Bei 130 km/h wurden im Innenraum 68 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.



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 Umluftschtung, Aktivkohlefilter, Solar- und Beschlagssensor kostet extra.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen können beeindrucken. Ob bei voller Beschleunigung ein Überholvorgang simuliert wird oder in den drei größten Gängen die Elastizität gemessen wird, der 320 d touring liefert immer hervorragende Ergebnisse ab. Für so ein sparsames Auto eine bemerkenswerte Leistung.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dieselmotors geht für einen Vierzylinder in Ordnung. In jedem Betriebszustand sind Vibrationen im Innenraum spürbar. Der Motor neigt auch zum Brummen. Auch wenn die kleinen Diesel von BMW nicht die laufruhigsten Motoren sind, der wahrnehmbare Dieselcharakter wirkt 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.

1,1 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 (ca. 2200 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.

1,6

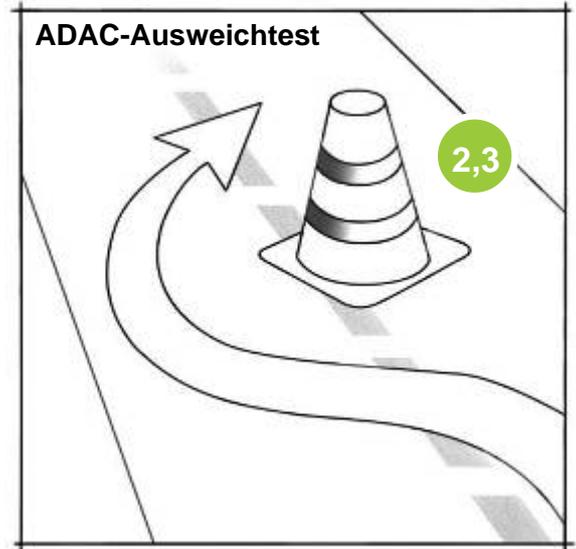
FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

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 zeigt der 3er Touring eine deutliche Tendenz zum Übersteuern, wesentlich mehr als die vergleichbare Limousine. Vor allem aufgrund des serienmäßigen Stabilitätsprogramms schleudert er aber nicht. Das Fahrverhalten ist spektakulär aber ungefährlich.

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.

1,4

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 zeigt der 3er leichte Lastwechselreaktionen und drückt mit der Hinterachse sanft in Richtung Kurvenaußenseite.

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 10,8 Metern ist vorbildlich.

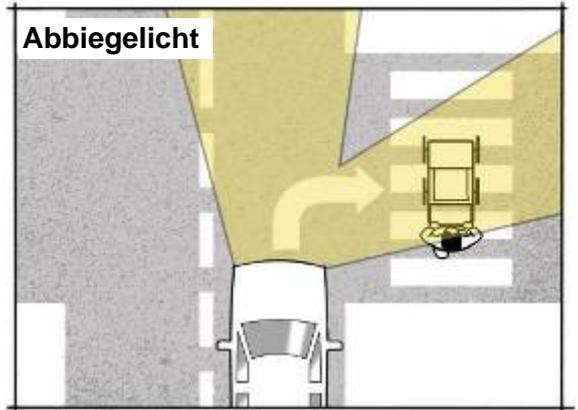
1,7

Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 320d Touring 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.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der 3er-BMW verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätssystem DSC, einen Bremsassistenten und Reifendruckkontrolle. Gegen Aufpreis gibt es Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurven- sowie Abbiegelicht. Die Rücklichter leuchten mit ausfallsicheren 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 bis ca. 150 km ermöglichen
- ⊖ An den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten. Ein automatisches Abstandsregelsystem ist nur für die Sechszylindermodelle erhältlich.

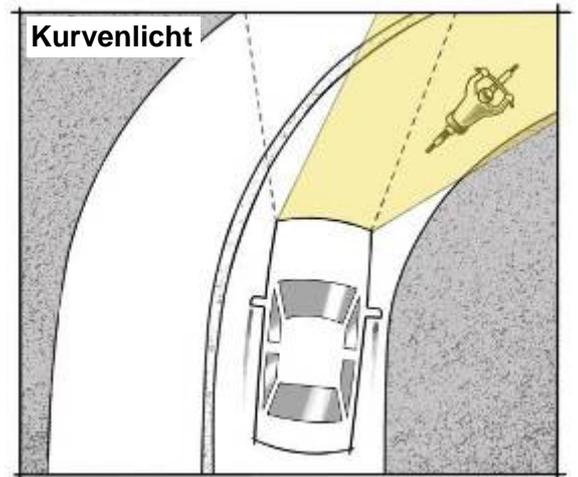


Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Passive Sicherheit - Insassen

Die Crashtests wurden mit einer Limousine 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 1,80 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. Gegen Aufpreis ist ein automatisches Notrufsystem erhältlich.
- ⊖ Die Personen auf der Rückbank werden nicht extra zum Angurten ermahnt.



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

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 Gurtanlenkpunkts für Kindersitze weniger geeignet.

4,7

Fußgängerschutz

- ⊖ Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit vier von maximal 36 Punkten 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.

1,7

UMWELT/ECOTEST

1,9

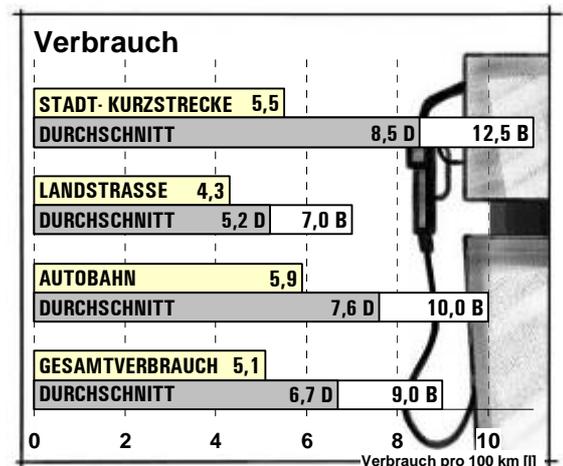
Verbrauch/CO2*

- ⊕ Die Verbrauchswerte des Dieselmotors sind einwandfrei. Im Durchschnitt verbraucht der 320d Touring 5,1 l Diesel pro 100 km. Innerorts sind es 5,5 l, außerorts 4,3 l und auf der Autobahn 5,9 l alle 100 km. Der CO₂-Ausstoß beträgt beim ADAC-Ecotest 134 g/km und erhält dafür 41 Punkte. Werte die in Anbetracht der guten Fahrleistungen, die der 320er bietet, sehr respektabel sind.

1,4

Schadstoffe

- ⊕ Insgesamt liegen die Schadstoffwerte auf einem sehr niedrigen Niveau. Kein Wert fällt im gemessenen Zyklus negativ auf. Im ADAC-Ecotest erhält der BMW 46 Punkte und somit, kombiniert mit den CO₂-Punkten, 87 Punkte. Dies führt zu einer guten vier Sterne Wertung.



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

3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,0 Betriebskosten*

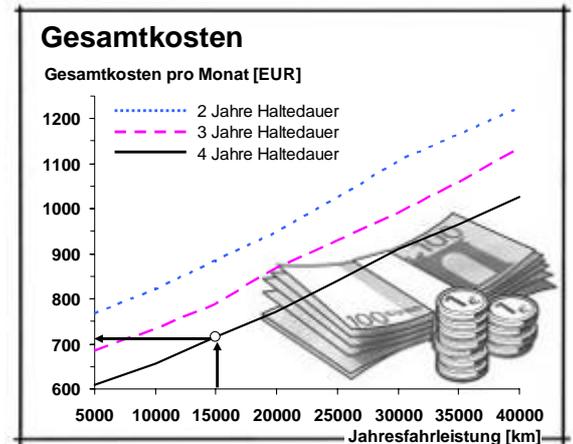
⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein geringer Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff beschert dem BMW eine hervorragende Benotung für die Betriebskosten.

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut 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 Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz recht hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 714 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,3 Wertstabilität*

⊕ Allgemein erfreuen sich BMW der 3er-Reihe einer großen Beliebtheit, auch als Gebrauchtfahrzeug. Dem praktischen Touring mit der sparsamen, aber trotzdem kräftigen Dieselmotorisierung wird für den vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Dazu trägt auch die Einstufung in die Schadstoffklasse Euro 6 bei.

5,0 Kosten für Anschaffung*

⊖ Ein Grundpreis von 40.760 € ist zu hoch. Und damit nicht genug, die Aufpreisliste ist lang. Ordert man ein paar sinnvolle und nützliche Extras dazu, so steigt der Fahrzeugpreis gleich um vierstellige Eurobeträge an. Hervorragende Qualität und ein hoher Sicherheitsstandard rechtfertigen nicht jeden Kaufpreis.

3,1 Fixkosten*

Die Fixkosten sind beachtlich. In den Kfz-Versicherungsklassen ist der Diesel-Kombi sehr hoch eingestuft. Die Kfz-Steuer beläuft sich auf 206 € jährlich.

Wirklich günstig sind die monatlichen Gesamtkosten nicht. Auch wenn der prozentuale Wertverlust gering ist, durch den hohen Anschaffungspreis ist der tatsächliche Wertverlust doch beachtlich. Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten liegen im Klassendurchschnitt. Einzig die Betriebskosten sind sehr günstig.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	318i	320i	325i	330i	316d	318d	320d	330d
Aufbau/Türen	KB/5							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	6/2996	6/2996	4/1995	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW(PS)]	105(143)	125(170)	160(218)	200(272)	85(115)	105(143)	130(177)	180(245)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	190/4250	210/4250	270/2400	320/2750	260/1750	300/1750	350/1750	520/1750
0-100 km/h[s]	9,5	8,4	6,9	6,2	11,2	9,6	8,1	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	226	248	250	201	210	228	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,7 SP	6,8 SP	7,7 SP	8,1 SP	4,9 D	5,4 D	5,6 D	6,8 D
CO2 [g/km]	147	149	170	177	119	125	130	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/22	16/20/22	16/21/21	16/21/21	18/21/24	18/22/24	18/22/24	19/24/27
Steuer pro Jahr [Euro]	94	98	160	174	190	200	210	355
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	650	679	792	890	604	631	667	839
Preis [Euro]	30.350	32.550	37.650	41.900	31.150	33.000	35.750	42.850

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 Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1900 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
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 4,3/ 5,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	128g/km / 134g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4527/1817/1418 mm
Leergewicht/Zuladung	1595 kg/450 kg
Kofferräumvolumen normal/geklappt	335 l/715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	1195 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	99 Euro
Monatliche Werkstattkosten	68 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	458 Euro
Monatliche Gesamtkosten	715 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/24
Grundpreis	40.760 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 320d touring BluePerformance (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (nur für 6-Zylinder)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht bei BluePerformance)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	280 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	990 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	90 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Klimaanlage/-automatik (2 Zonen)	Serie/770 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen)	770 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2.300°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (einschwenkbar)	880 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl Innenlichtpaket)	580 Euro°
Lackierung Metallic	840 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glasdach)	1.550 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest