



BMW 320d BluePerformance (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

BMW hat den 2,0-l-Dieselmotor im 320d erneut überarbeitet, er hat jetzt mehr Leistung (184 PS) und ist auch als Euro-6-Variante (BluePerformance) lieferbar. Im Test hat sich der neue Motor als sauber und ungemein spritzig erwiesen, bleibt beim Verbrauch jedoch zurückhaltend. Das Fahrwerk bietet einen guten Komfort und ist sicher abgestimmt. Auch die sonstigen Tugenden der 3er-Reihe blieben erhalten, die Verarbeitung ist einwandfrei, auch die Materialqualität kann überzeugen. Die Bedienung klappt schon nach kurzer Eingewöhnung einwandfrei. Nicht zuviel erwarten darf man sich vom Platzangebot, der 3er ist knapp geschnitten. Für dieses gute Gesamtpaket verlangt BMW viel Geld, bei 35.290 Euro für den Euro-6-320d geht's los. Mit den üblichen, in dieser Klasse obligatorischen Extras sind schnell 45.000 Euro überschritten.

Karosserievarianten: Limousine, Kombi, Coupe, Cabrio

Konkurrenten: u.a. Audi A4, Mercedes C-Klasse

+ sehr gute Verarbeitung, sicheres Fahrwerk, niedriger Verbrauch, umfangreiche Sicherheitsausstattung, sauberes Abgas

- 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 sowie 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, ein Fehlbetankungsschutz hilft bei Unaufmerksamkeit. 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. 440 kg tatsächliche 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.

⊖ 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.

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 waren 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 ebenfalls optional vorhanden.

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

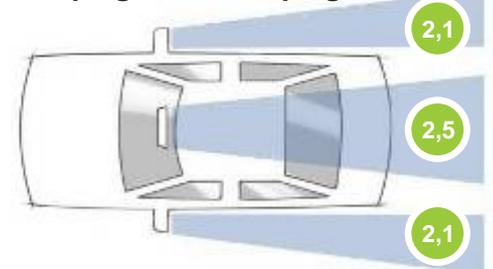


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten eingeschränkt.

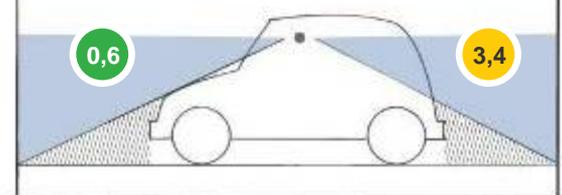
Rundumsicht



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.

2,9

Ein-/Ausstieg

Ein praktischer und bequemer Ein- und Ausstieg gehören nicht zu den Stärken der kleinen BMW-Limousine. Großvolumige Schweller und eine ungünstige 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 der 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 vorhanden, 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 erleichtern den Heimweg.
- ⊖ Mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen steigt man wegen der ausgeprägten Seitenwangen etwas schwieriger ein und aus als mit den Standardsitzen (Testwagen mit 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 - mit Komfort-Zugang ist das Risiko geringer.

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.

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 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 Gegenstände 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 Umluftklappe. 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 Wasserflächen 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

1,8

Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist tendenziell straff ausgelegt. Die 3er Limousine bietet genug Komfort auch für lange Strecken. 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 gering.

1,9

Sitze

⊕ Die straff gefederten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort und bieten ordentliche Körperunterstützung. Der Seitenhalt in Kurven ist nicht ihre Stärke, wer mehr davon sucht, sollte zu den optionalen Sportsitzen greifen. Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und gegen weiteren Aufpreis auch in der Neigung einstellen (inklusive bei elektrischer Einstellung). Lordosenstützen sind eine weitere Option, sie können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden. Der Stoffbezug ist perforiert, im Sommer und auf langen Strecken wird man die Atmungsaktivität zu schätzen wissen. Fuß- und Beinabstützung sind für den Fahrer einwandfrei. Die straff gepolsterte Rücksitzbank hat eine wohlkonturierte, hohe Lehne. Große Personen haben auf der Rückbank etwas wenig Oberschenkelunterstützung. Vorn und hinten befinden sich im Dach Haltegriffe.

1,6

Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo recht niedrig und unaufdringlich, es dominieren Windgeräusche, der Motor bleibt angenehm im Hintergrund. Der kernige Diesel ist bei niedrigen Geschwindigkeiten zwar deutlich wahrnehmbar, aber nicht unangenehm laut. Bei Autobahntempo verliert sich sein Ton in den Windgeräuschen.

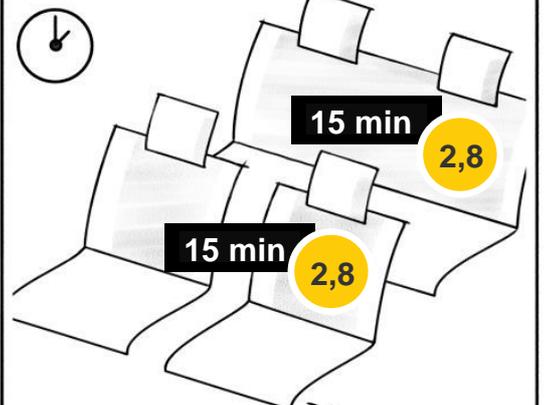
2,3

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.

⊕ Bei der aufpreispflichtigen Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer die Temperatur individuell regeln. Eine Klimaanlage und der Innenraumfilter (gut für Allergiker) sind serienmäßig. Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschaltung, Aktivkohlefilter, Sonnen- und Beschlagssensor. Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,3

MOTOR/ANTRIEB

1,2

Fahrleistungen*

⊕ Es ist schon beachtlich, wie souverän und sportlich der 3er BMW mit dem 2-l-Dieselmotor unterwegs ist. Kurz holt er Luft unter 1.500 U/min., um dann unnachgiebig bis über 4.000 U/min. durchzuziehen. Entsprechend flott kann man unterwegs sein, wenn die Gänge ausgedreht werden. Aber auch schaltfaules Fahren klappt einwandfrei, selbst im sechsten Gang ist der Durchzug so gut, dass man beispielsweise bei 80 km/h nicht zurückschalten muss, um zügig bis zur Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h beschleunigen zu können.

2,0

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur ist für einen BMW-Vierzylinder gut. Vibrationen werden nur wenig in den Innenraum geleitet, sie sind hauptsächlich und dort sehr ausgeprägt am Schalthebel zu spüren. Brummig zeigt sich der Selbstzünder kaum.

1,2

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 Weg homogene Rückstellkräfte. Einziger Kritikpunkt: Der Rückwärtsgang könnte vom ersten Gang etwas klarer getrennt sein, beispielsweise durch Drücken des Ganghebels oder durch einen Sicherungsring am Schaltknauf. 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 einwandfrei, 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 wirklich gut gelungen. Der drehmomentstarke Motor wird durch die "normale" und nicht besonders lang ausgelegte Getriebeübersetzung zusätzlich unterstützt, er kann selbst im sechsten Gang noch für druckvolle Beschleunigung sorgen. Andererseits ist das Drehzahlniveau auf der Landstraße und bei mittleren Autobahngeschwindigkeiten etwas höher als beispielsweise beim 320d EfficientDynamics Edition. Der Motor käme mit einer etwas längeren Übersetzung auch noch gut zurecht, angenehm ist bei dem Standard-320d aber der kürzere erste Gang, er erleichtert das anfahren.

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 320d eine gute Figur: Er folgt willig den Lenkbefehlen, bleibt lange neutral und wird effektiv vom DSC eingebremst. Die präzise Lenkung ist dabei von klarem Vorteil. Es besteht keine Schleudergefahr.

1,3 Kurvenverhalten

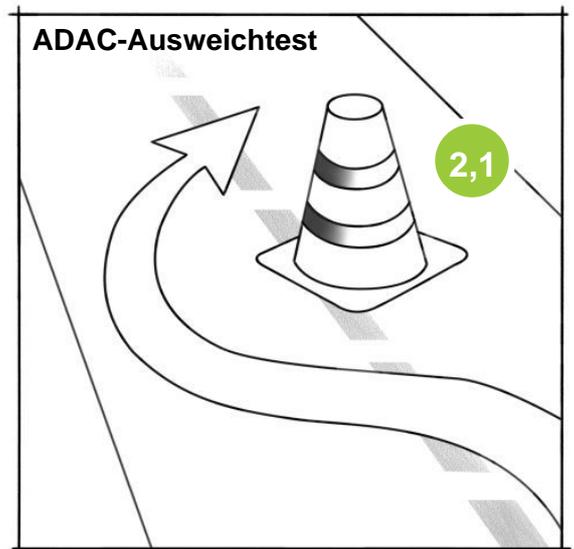
+ Das Kurvenverhalten ist leicht untersteuernd ausgelegt, das kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Dabei sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift auch hier das DSC ein, um das Auto zu stabilisieren. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch bei voller Beladung bleibt der 3er gutmütig und leicht beherrschbar.

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 zu nervös zu wirken. Die Präzision um die Mittellage und das Rückstellmoment sind ohne Tadel, kurvige Landstraßen zu durchheilen 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 BluePerformance durchschnittlich 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 einwandfrei dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Anlage zu nutzen.

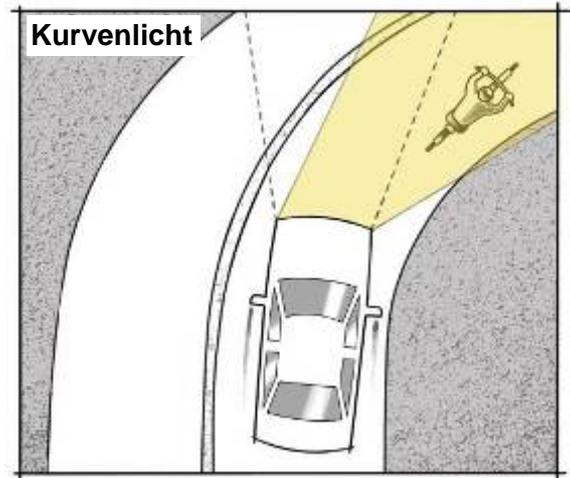


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,2 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der 3er-BMW verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätssystem DSC, einen Bremsassistenten und eine Reifendruckkontrolle. Gegen Aufpreis gibt es Xenonscheinwerfer, dynamisches Kurven- sowie Abbiegelicht und einen Fernlichtassistenten. 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.



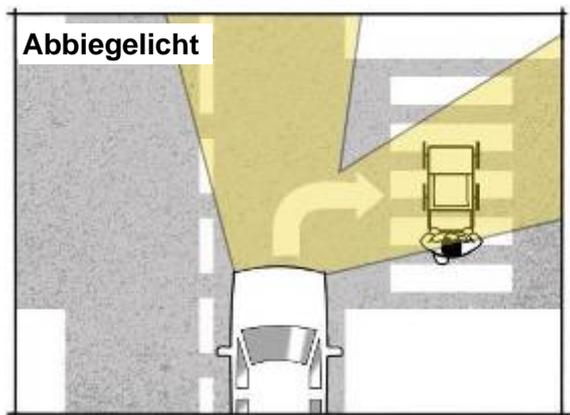
Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

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 bei der Insassensicherheit. 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. 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 Anzurten ermahnt.



Abbiegelicht
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.

2,3 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.

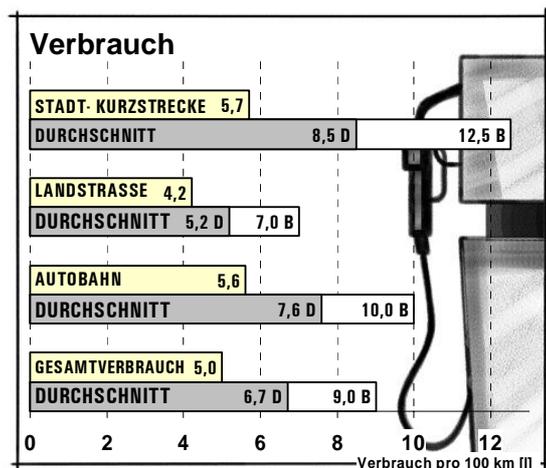
4,7 Fußgängerschutz

- ⊖ 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.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO2*

- ⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum liegt bei niedrigen 5,0 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 132 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest gewinnt er somit 42 Punkte. Innerorts benötigt der 320d 5,7 l, außerorts 4,2 l und auf der Autobahn 5,6 l Diesel pro 100 km. Die Schaltpunktanzeige ermahnt stets früh zum Hochschalten, flüssiges Fahren ist damit aber dennoch möglich, da der Motor genug Leistung und Drehmoment zur Verfügung hat. Für die Verbrauchsmessungen nutzt der ADAC alle Spritsparmaßnahmen, die dem Kunden zur Verfügung stehen, daher wird auch nach Schaltpunktanzeige gefahren. Angesichts der flotten Fahrleistungen sind die Verbrauchswerte phenomenal niedrig.



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

1,3 Schadstoffe

- ⊕ Dank optionalem BluePerformance-Kat, der Stickstoffoxide einfängt und abbaut, ist das Schadstoffniveau sehr niedrig (Euro-6-Norm), auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Der Lohn sind 47 von 50 Punkten im EcoTest. Insgesamt kann der 320d BluePerformance im ADAC EcoTest beachtliche 89 Punkte erreichen und verpasst damit nur knapp den fünften Stern - aber auch vier Sterne sind ein gutes Ergebnis.

2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,9 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 320d sehr sparsam mit dem weniger teuren Dieselmotorkraftstoff umgeht, erhält er folglich bei den Betriebskosten eine hervorragende Benotung.

2,3 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.

1,6 Wertstabilität*

⊕ Der 3er BMW hat sich bisher auf dem Gebrauchtwagenmarkt immer als relativ wertstabiles Auto präsentiert. Dem 320d BluePerformance wird ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert, der geringe Verbrauch und die aktuelle Technologie sind gute Argumente für den Wiederverkauf.

4,1 Kosten für Anschaffung*

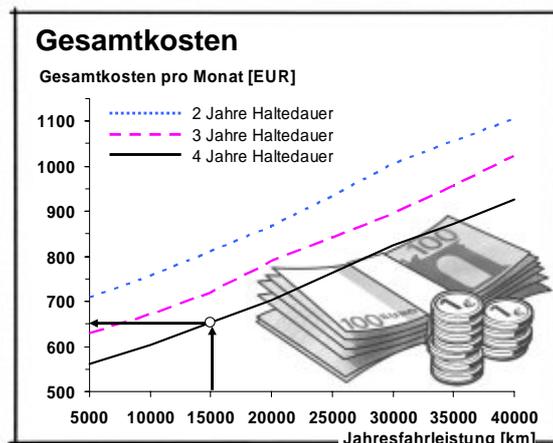
⊖ Sauber ist teuer, und da macht der 3er auch keine Ausnahme. Die 34.100 Euro sind nur der Basispreis, für den BluePerformance-Kat kommen noch 1.190 Euro hinzu. Für übliche Annehmlichkeiten in dieser Klasse muss der Kunde tief in die Tasche greifen, schnell stehen weitere 10.000 Euro auf dem Bestellformular.

3,5 Fixkosten*

In der Kfz-Versicherung ist der BMW 320d sehr hoch eingestuft. Vor allem die Teilkasko-Versicherung ist übermäßig teuer. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich 200 Euro.

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Den niedrigen Betriebskosten stehen hohe Fixkosten und hohe Aufwendungen für den absoluten Wertverlust gegenüber. Dadurch schneidet der Sauber-320d bei den monatlichen Gesamtkosten nur durchschnittlich innerhalb seiner Klasse ab. Für Vielfahrer ist dieses Auto aber ein interessantes Angebot.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 653 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	316d	318d	320d Eff.Dyn. Edition	320d	325d	330d	335d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	85(115)	105(143)	120(163)	135(184)	150(204)	180(245)	210(286)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	260/1750	320/1750	380/1900	380/1900	430/1750	520/1750	580/1750
0-100 km/h[s]	10,9	9,1	8,0	7,5	7,0	6,1	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	210	228	235	242	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	4,9 D	5,1 D	4,4 D	5,0 D	6,3 D	6,5 D	7,0 D
CO2 [g/km]	118	119	109	125	151	152	174
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/24	18/23/24	18/23/24	18/23/24	19/25/27	19/25/27	21/27/29
Steuer pro Jahr [Euro]	190	190	190	200	347	349	393
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	597	616	626	648	762	826	916
Preis [Euro]	29.500	31.350	34.100	34.100	37.050	41.200	45.600

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

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)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,45 m
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,7/ 4,2/ 5,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	125g/km / 132g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4531/1817/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1500 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/755 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	1220 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	98 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	408 Euro
Monatliche Gesamtkosten	654 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/24
Grundpreis	35.290 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 BluePerformance (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 erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	450 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	280 Euro°
Xenonlicht	990 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°
Keyless Entry	690 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie/770 Euro°
Navigationssystem	ab 2300°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest