



## BMW 320i Coupé

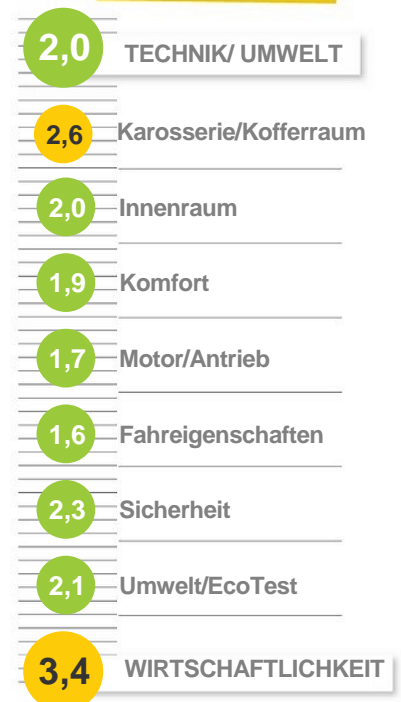
Zweitüriges Coupé der Mittelklasse  
(125 kW / 170 PS)

Das Coupé des 3er BMW ist nicht ganz so praktisch wie die Limousine oder der Kombi, es hat aber seinen eigenen Stil und deswegen auch seinen eigenen Fankreis. Nach Limousine und Touring hat nun auch das Coupé, zusammen mit dem Cabrio, ein Facelift erhalten und trägt nun auch die beiden charakteristischen Falze auf der Motorhaube. Der 320i ist der große der beiden Vierzylinder-Benzinmotoren und stellt bezüglich seiner ordentlichen Fahrleistungen eine relativ wirtschaftliche Möglichkeit dar das Coupé zu bewegen. Die Laufkultur ist für einen Vierzylinder einwandfrei. Die alte Stammtischweisheit, dass ein BMW mindestens sechs Zylinder haben muss, ist nicht mehr up to date. Bezüglich Verarbeitung, Bedienung, Fahrwerk, Lenkung und Getriebe ist das Coupé erwartungsgemäß auf Topniveau. Ein Grundpreis von knapp 34.000 € ist kein Schnäppchen, wird von Fans des sportlich, eleganten Coupés aber toleriert werden. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi, Cabrio **Konkurrenten:** u. a.: Audi A5, Infiniti G37 Coupé, VW Passat Coupé

- +** sehr gute Verarbeitung, leichte & funktionelle Bedienung, körpergerechte Sportsitze, ausgezeichnete Straßenlage, präzises & gut abgestuftes Getriebe, großzügiges Raumangebot vorn, sehr präzise, feinfühligere Lenkung
- kaum Fußgängerschutz (Test mit Modell 2005), enger Fond



### ADAC-URTEIL



2,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

### Verarbeitung

⊕ Die Karosserie ist sehr gut verarbeitet. Spaltbreiten an Türen und Klappen fallen gleichmäßig und gering aus. Der Unterboden ist durchgehend glattflächig verschlossen, das reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung eingeschlossen. Die Türausschnitte sind rundum abgedichtet und die Schweller durch große Stoßleisten vor Zerkratzen geschützt. Die Runflat-Reifen sind serienmäßig, bei Druckverlust kann mit ca. 80 km/h noch 100 bis 200 Kilometer weitergefahren werden. Es dürfen maximal 345 kg zugeladen werden.

⊖ Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren oder kleine Rempler. Auch in den Stoßstangen sind keine Schutzleisten verbaut, welche bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten. Wagenheber und Radmutterenschlüssel gibt es nicht.

2,0

### Sicht

Optional gibt es eine optische und akustische Einparkhilfe für vorn und hinten. Nur durchschnittlich fällt die ADAC-Rundumsichtmessung aus, sowohl A- als auch C-Säulen sind massiv gestaltet und behindern die Sicht. Ebenso sind flache Hindernisse hinter dem Fahrzeug nicht besonders gut zu erkennen. Die Sicht im Innenspiegel ist durchschnittlich.

⊕ Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Die asphärischen Außenspiegel sind groß und sorgen für gute Rücksicht. Helle Bi-Xenonscheinwerfer sind serienmäßig, dynamisches Kurvenlicht mit Abbiegelicht und der Fernlichtassistent kosten extra; das Xenonlicht leuchtet sehr homogen die Straße aus, Kurvenlicht und Abbiegelicht verbessern die Straßenausleuchtung zusätzlich. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit. Gegen Aufpreis gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel. Bei Regen sorgt das große Wischerfeld für gute Sicht nach vorne.

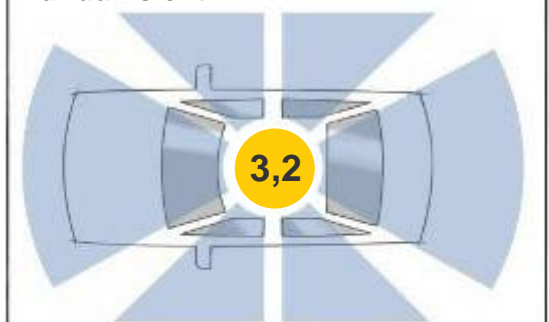
⊖ Das Heck ist unübersichtlich.

3,7

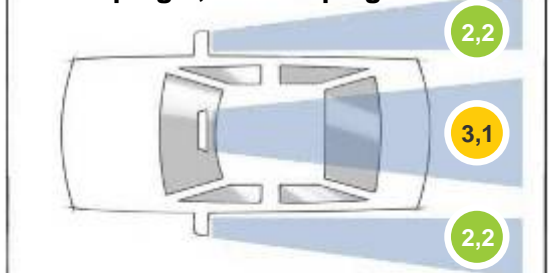
### Ein-/Ausstieg

⊕ Die tiefen Schweller sind ohne große Mühe zu überwinden. Die Türen werden mit einer praktischen, im Schlüssel integrierten Fernbedienung Ver- und Entriegelt. Auf Wunsch gibt es den Komfortzugang (im Testwagen nicht vorhanden), bei dem die Türen per Berührung der Türgriffe geöffnet und geschlossen werden können. Den Schlüssel muss man dazu nur bei sich tragen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten das Umfeld.

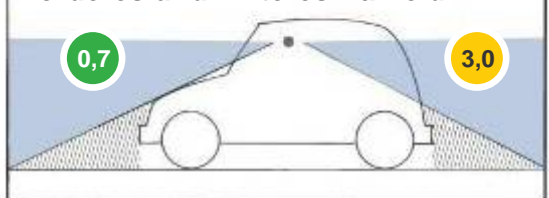
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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

⊖ Die Sitze sind sehr tief eingebaut und erschweren das Ein- und Aussteigen. Die Schweller, die es zu überwinden gilt, sind breit. In engen Parklücken kommt hinzu, dass sich die langen Türen nur wenig öffnen lassen. Große Passagiere können sich an der tief gezogenen Dachlinie leicht den Kopf stoßen. Für leichteres Einsteigen hinten lassen sich die Vordersitze elektrisch nach vorne fahren. Aussteigen ist aber trotzdem beschwerlich, weil man sich aus den tiefen Sitzmulden mühsam hoch wuchten muss. Steht man dann noch an einer Steigung, klappen die Türen entgegen, weil die Türbremsen für die großen Coupétüren schwach ausgelegt sind. Haltegriffe gibt es nur für die vorderen Plätze.

## 2,7 Kofferraum-Volumen\*

Mit 390 Liter Fassungsvermögen liegt das Coupé im Mittelfeld seiner Klasse.

⊕ Bei umgeklappter Rücksitzbank stehen 710 Liter Gepäckraumvolumen zur Verfügung.



## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladeöffnung dürfte größer sein. Beim Ausladen stört die innere Bordwand von 18 cm, über die das Gepäck gehoben werden muss.

⊕ Die Heckklappe wird einfach per Schlüssel oder Taste an der Klappe entriegelt und kann bequem nach oben geschwenkt werden. Zum Schließen kann sie an einem innen angebrachten Griff zugeworfen werden. Die Ladekante befindet sich etwa 67 cm über der Straße, eine angenehme Höhe.

⊖ Aufgrund der großen Tiefe des Kofferraums können vorgerutschte Gegenstände kaum erreicht werden. Der Kofferraum ist schwach ausgeleuchtet.

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

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar.

⊕ Der Klappmechanismus ist unkompliziert und kann ohne großen Kraftaufwand bedient werden. Kleine Gepäckgegenstände können unter dem Kofferraumboden untergebracht oder mit den vielfältigen Befestigungsmöglichkeiten und Gepäcknetzen fixiert werden. Eine Durchladeeinrichtung für lange Gegenstände ist vorhanden.

2,0

## INNENRAUM

1,2

### Bedienung

- ⊕ Schalter, Hebel und Knöpfe sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Das Lenkrad lässt sich großzügig in Höhe und Weite einstellen. Pedalerie und Schalthebel sind einwandfrei angeordnet. Gestartet wird mit einem gut sichtbaren und beleuchteten Startknopf - der Zündschlüssel muss zuvor in einen Schacht eingesteckt werden. Beim optionalen Komfortzugang muss sich der Schlüssel zum Starten nur im Innenraum befinden (im Testwagen nicht verbaut). Nach dem Start werden auf den vorderen Plätzen die Sicherheitsgurte per Teleskoparm gereicht. Gegen Aufpreis werden die Scheibenwischer per Regensensor gesteuert. Ebenso wird das Licht automatisch ein- und ausgeschaltet. Optional ist der Fernlichtassistent, der automatisch (nicht immer zuverlässig) auf- und abblendet. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist hervorragend platziert und bezüglich der Bedienung klar strukturiert. Per Luftgütesensor wird automatisch auf Umluftbetrieb umgeschaltet. Die großen Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bieten auch nachts einen ausgezeichneten Kontrast, das gleiche gilt für die aufwendigen Displays. Der Bordcomputer ist Serie, der u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Das einfach zu bedienende Navigationssystem kostet Aufpreis. In Armaturenbrettmitte befindet sich dann ein großes, übersichtliches Display. Navigationssystem, Radio und Bordcomputer werden per iDrive gesteuert, das intelligente BMW Einknopfsystem, welches in der Zwischenzeit kaum noch Anlass zur Kritik gibt. Die Stationstasten des Radiobedienteils lassen sich frei programmieren und sind als Sensortasten ausgelegt - eine Fingerberührung genügt um sie zu aktivieren. Optional erhältlich ist das Harman Kardon Soundsystem, welches den Innenraum des Dreiers in einen Konzertsaal verwandelt. Keine Fragen wirft die elektrische Sitzeinstellung auf (gegen Aufpreis). Auf allen Plätzen ist die sehr gute Innenraumbeleuchtung durch Leseleuchten ergänzt.
- ⊖ Weder Kühlmittel- noch Öltemperatur werden bei den Vierzylindermodellen angezeigt. Der Fahrer bekommt keine Information über die Motortemperatur. Mager ist das Angebot an Ablagen: Vorne können keine größeren Getränkeflaschen verstaut werden, auch sonst sind die vielen kleinen Fächer nicht gut nutzbar. Hinten gibt es neben zwei kleinen Fächern nur Cupholder. Für angegurte Passagiere sind voll geöffnete Türen schlecht erreichbar.



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

1,9

### Raumangebot vorne\*

- ⊕ Vorn sitzt man komfortabel, bei recht großer Innenbreite und üppiger Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 1,97 m große Personen zurückschieben.

---

## 4,1 Raumangebot hinten\*

Die Sitzbank hinten bietet nur für zwei Personen Platz.

– Hinten geht es eng zu: Auf den beiden ausgeformten Plätzen haben nur Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe Platz (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Beinfreiheit würde auch größere Personen erlauben, aber das Dach ist sehr tief gezogen. Die Innenbreite ist sehr schmal.

---

## 1,9 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

+ Das Fahrwerk ist sportlich straff abgestimmt, bietet aber ausreichend Restkomfort. Lange Bodenwellen bringen das Coupé nicht aus der Ruhe, auch Stuckern tritt kaum auf. Allerdings dringen kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse (Bsp.: Kanaldeckel) teilweise recht deutlich bis in den Innenraum. Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven. Auch beim Beschleunigen und Bremsen neigt sich die Karosserie kaum um die Querachse.



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

---

## 1,4 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

+ Die Sportsitze sind straff gepolstert und bieten hohen Sitzkomfort. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen - so findet sich für jede Statur eine angenehme Sitzposition. Durch ausziehbare Sitzflächen werden sie auf unterschiedliche Oberschenkellängen angepasst. Sowohl die hohen Lehnen als auch die Sitzflächen sind hervorragend konturiert. Durch aufblasbare Luftpolster lässt sich der Rücken individuell unterstützen und die Breite der Seitenwangen, welche für sehr guten Seitenhalt sorgen, einstellen. Auch die Rücksitzbank ist straff und bequem gepolstert. Die Konturen sind aber nicht so fein herausgearbeitet wie auf den vorderen Plätzen. Die Teilledersitze haben an den Stellen, an denen man besonders zum Schwitzen neigt, Stoff eingesetzt.

– Für lange Strecken sind die hinteren Plätze nicht geeignet. Man sitzt mit aufgestellten Beinen, die Oberschenkel werden kaum unterstützt und unter den Vordersitzen ist für große Füße zu wenig Platz.

---

## 1,9 Innengeräusch

+ Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im geschlossenen Innenraum (67,5 dB (A)) ist niedrig. Auch subjektiv bleibt es im 3er Coupé angenehm leise, selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn. Windgeräusche und Abrollgeräusche nimmt man kaum wahr. Auch der Motor hält sich akustisch zurück.

## 1,8 Klimatisierung

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

⊕ Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur getrennt einstellen, die Luftmengenverteilung wird aber gemeinsam geregelt. Eine Klimaanlage mit Microfilter ist serienmäßig. Bei der optional erhältlichen Klimaautomatik wird die Umluftregelung automatisch gesteuert. Ein Aktivkohlefilter hält schlechte Gerüche vom Innenraum fern. Die Heizleistung ist hervorragend: Vorne vergehen 12 Minuten, hinten gerade mal 13 Minuten bis eine Innenraumtemperatur von 22° C erreicht ist.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen\*

⊕ Auch wenn die Vierzylindermotoren im BMW immer wieder etwas belächelt werden, die Fahrleistungen geben beim 320 i keinen Grund dazu. Den simulierten Überholvorgang mit voller Beschleunigung absolviert das Coupé in beachtlichen 5,4 Sekunden. Auch die Elastizitätsmessungen im vierten und im fünften Gang werden mit einem guten Ergebnis abgeschlossen. Erst im größten, dem sechsten Gang wird deutlich, dass der Zweiliter nicht die Topmotorisierung im Dreier ist.

### 2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur ist für einen Vierzylindermotor einwandfrei. Vibrationen nimmt man kaum wahr. Der Motor neigt nicht zum Brummen oder Dröhnen. Sein Charakter ist aber doch etwas rau.

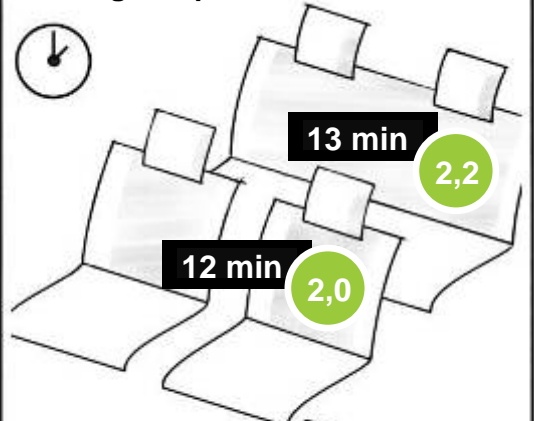
### 1,2 Schaltung

⊕ BMW-Schaltgetriebe sind an Knackigkeit und Schaltpräzision kaum zu übertreffen. Die Gangwechsel können sehr schnell vollzogen werden und die Schaltwege sind kurz. Um in den Rückwärtsgang zu gelangen muss eine deutliche Sperre überdrückt werden, so wird versehentliches Verschalten verhindert. Auch bei ausrollendem Fahrzeug kann der Rückwärtsgang geräuschlos eingelegt werden, er ist synchronisiert. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei einen kraftstoffsparenden Drehzahlbereich zu wählen. Diese ist aber klein ausgeführt und geht im Display leicht unter.

### 1,5 Getriebeabstufung

⊕ Das 6-Stufen-Getriebe ist der Charakteristik des Motors sehr gut angepasst. Dieser kann sein volles Temperament entfalten und optimal in Vortrieb umsetzen. Die Ganganschlüsse sind stimmig, es gibt keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang bereits mit 3.200 Touren. Hier steckt noch Spritsparpotential.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,4 Fahrstabilität

⊕ Das 320i Coupé fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die straffe, kräftig in die Mittellage zurückstellende Lenkung. Die Schlupfregelung (DTC) sorgt für gute Traktion, auch bei weniger griffigem Untergrund. ADAC Ausweichtest: Die Lenkung ist direkt und präzise, der Wagen reagiert spontan. Das Dynamische Stabilitäts-Control (DSC) reagiert sanft aber effektiv. Es verhindert zuverlässig Schleudersituationen. Der Vierzylinder zeigt sich im Parcours noch agiler und neutraler als die Modelle mit dem schwereren Sechszylinder.

### 1,3 Kurvenverhalten

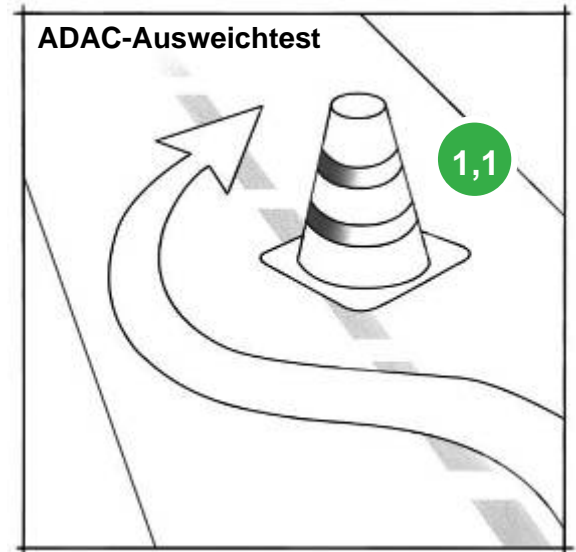
⊕ Das Kurvenverhalten ist in schnell gefahrenen Kurven leicht untersteuernd und für jedermann gutmütig. Nur bei übertrieben viel Gas oder hektischen Lastwechseln neigt das Fahrzeug leicht zum Übersteuern, wird durch die Stabilitätskontrolle aber schnell stabilisiert.

### 1,5 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht sehr spontan an, ohne dass das Coupé deshalb nervös reagieren würde. Sie ist zielgenau und vermittelt hervorragenden Kontakt zur Fahrbahn. Der kleine Wendekreis (11,2 m) sorgt dafür, dass auch bei wenig Platz leicht rangiert werden kann. Der Kraftaufwand ist dabei gering. Gegen Aufpreis gibt es die Aktivlenkung mit variabler Übersetzung.

### 2,2 Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 37 m erforderlich (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. CBC (Cornering Brake Control) erleichtert das Bremsen in Kurven, es "dreht" das Coupé durch gezielte Bremskraftverteilung in die Kurve.



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.

## 2,3

## SICHERHEIT

## 2,1

## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

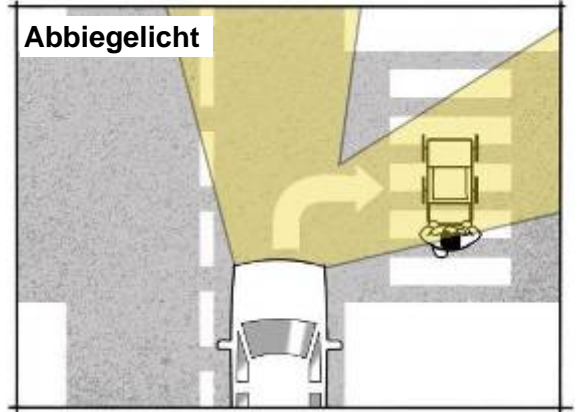
- ⊕ Serienmäßig verfügt das 3er Coupé über Xenonlicht, Tagfahrlicht, DSC (elektronische Stabilitätskontrolle), Bremsassistent und Bremslichter, die bei einer Gefahrenbremsung hochfrequent zu blinken beginnen und somit den nachfolgenden Verkehr warnen. Starten kann man nur bei getretenem Kupplungspedal. Unbeabsichtigtes Anrollen beim Starten mit eingelegtem Gang wird dadurch verhindert. Dynamisches Kurvenlicht und der Fernlichtassistent kosten extra. Das optionale Abstandsregelsystem ACC sowie ein Spurhalteassistent sind bei den Vierzylindermodellen leider nicht erhältlich.
- ⊖ Es fehlen Rückstrahler in geöffneten Türen, die den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

## 1,9

## Passive Sicherheit - Insassen

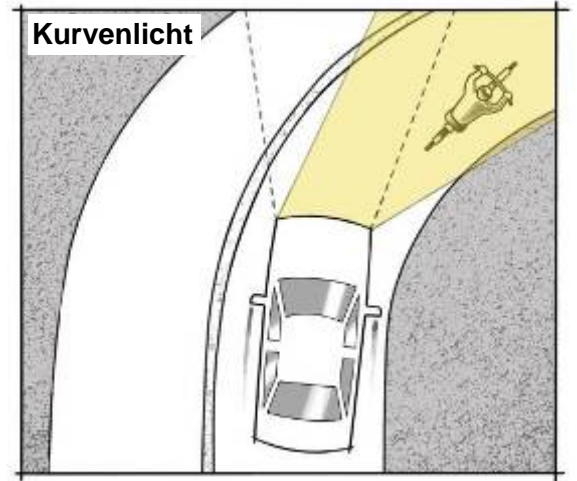
- ⊕ Die 3er Limousine erreichte beim Crashtest nach EuroNCAP fünf Sterne, es ist davon auszugehen, dass das Coupé ein ähnlich gutes Ergebnis zeigt. Frontairbags und vordere Seitenairbags sind serienmäßig. Die Kopfstützen der Vordersitze sind aktiv, bieten aber nur Personen bis 1,75 m optimalen Schutz. Hinten reichen sie bis 1,65 m. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall hohe Zugkraft an den Türen aufbringen. Bei Wahl des Navigationssystems ist ein automatisches Notrufsystem enthalten (Bestandteil des BMW Assist), welches bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält die Verbindung mit den verletzten Insassen, bis die Rettungskräfte eintreffen. Die ersten drei Jahre ist dieser Service kostenfrei, danach verlangt BMW leider saftige Gebühren.
- ⊖ Für die Rücksitze gibt es keine Kontrollleuchten, die zum Angurten ermahnen. Seitenairbags hinten sind auch gegen Aufpreis nicht zu haben.

## 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.

## Kurvenlicht



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



## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich mit den Sicherheitsgurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen oder auch mittels Isofix-System sicher befestigen. Nur gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Frontairbag mit einem Schalter deaktivierbar, dann darf auf diesem Platz eine rückwärtsgerichtete Babyschale gesichert werden. Beim Crashtest erreichte die Limousine im Bereich Kindersicherheit vier Sterne - ein Ergebnis, das mit dem Coupé vergleichbar sein wird.

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

## 4,7 Fußgängerschutz

⊖ Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden. Die im Frontbereich ähnlich gestaltete Limousine erreichte beim Fußgänger-Crashtest (Stand 2005) nur einen von vier möglichen Sternen.

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

Der Kraftstoffkonsum (durchschnittlicher Testverbrauch) des 320i Coupé beläuft sich auf zufriedenstellende 7,2 l Super alle 100 km. Innerorts beträgt der Verbrauch 9,3 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 7,7 l pro 100 km. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegt bei durchschnittlichen 167 g/km. Das reicht beim ADAC-EcoTest für 32 Punkte.

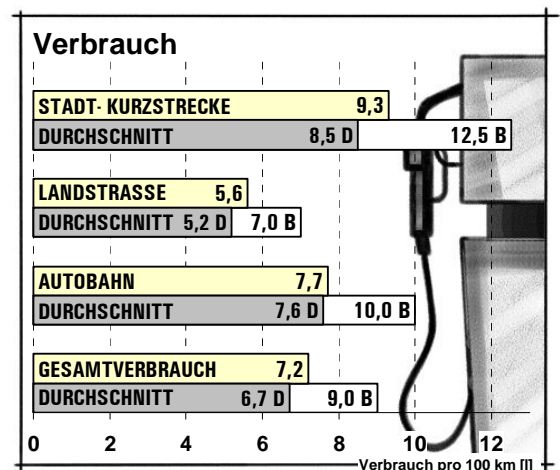
### 1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, im ADAC EcoTest werden 47 von 50 möglichen Punkten erreicht. Damit bekommt der 320er in Verbindung mit den Punkten für die CO<sub>2</sub>-Emissionen 79 Punkte und somit vier Sterne.

## 3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,4 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich auch den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein nur durchschnittlicher Verbrauch von teurem Super Plus für zu ebenfalls durchschnittlichen Betriebskosten.



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

### 3,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der BMW besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig, was sehr lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte verspricht. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### 2,1 Wertstabilität\*

- + Das 3er Coupé ist seit jeher ein Liebhaberauto. Auch nach dem Facelift im Jahr 2010 wird es sich großer Beliebtheit erfreuen. Im vierjährigen Kalkulationszeitraum wird ihm ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

### 3,9 Kosten für Anschaffung\*

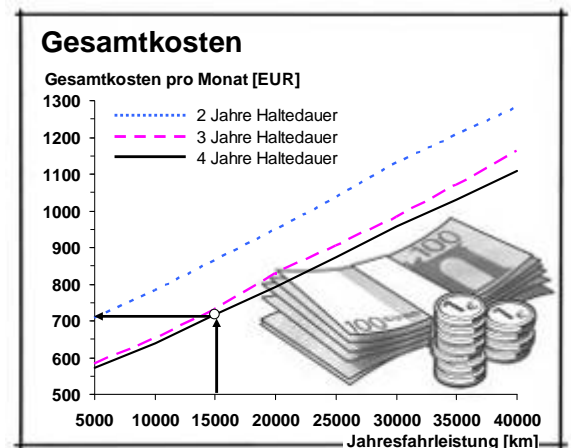
Ein Schnäppchen ist das Coupé mit einem Grundpreis von 33.900 € nicht. In anbetracht des hochwertigen Fahrzeugs, das man dafür erhält ist der Preis gerade noch akzeptabel. Aber es ist Vorsicht geboten. Von Grundpreis wird man in der Realität stark abweichen, die Aufpreisliste ist sehr lang.

### 2,8 Fixkosten\*

Egal wie man das 320er Coupé versichert, in jeder Versicherungsklasse ist es sehr hoch eingestuft. Eine jährliche Steuerbelastung von nur 108 € rettet es vor einer schlechteren Bewertung bei den Fixkosten.

### 3,7 Monatliche Gesamtkosten\*

Ob es Betrieb-, Fix-, Werkstatt- oder Reifenkosten sind, das BMW 320i Coupé liegt überall nur im Mittelfeld. Der geringe Wertverlust wird durch den hohen Anschaffungspreis relativiert. Die monatlichen Gesamtkosten sind beachtlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 717 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	318i Coupé	325i Coupé	330i Coupé	335i Coupé	320d Coupé	325d Coupé	330d Coupé	335d Coupé
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2996	6/2996	6/2979	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	105(143)	160(218)	200(272)	225(306)	135(184)	150(204)	180(245)	210(286)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	190/4250	270/2400	320/2750	400/1200	380/1900	430/1750	520/1750	580/1750
0-100 km/h[s]	9,1	6,7	6,0	5,5	7,5	6,9	6,0	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	250	250	250	237	244	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	7,5 SP	7,6 SP	9,4 SP	5,5 D	6,3 D	6,5 D	7,2 D
CO2 [g/km]	146	168	173	196	125	151	152	174
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/26	15/24/26	15/24/26	15/24/26	17/24/24	19/25/26	19/25/26	21/27/26
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	156	166	212	200	347	349	393
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	811	882	972	697	784	848	951
Preis [Euro]	31.500	39.150	43.550	46.150	37.200	40.350	44.500	49.150

### 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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	125 kW(170 PS)
bei	6700 U/min
Maximales Drehmoment	210 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>5,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,4 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>7,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,3/ 5,6/ 7,7 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	154g/km/ <b>167g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4612/1782/1395 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1465 kg/345 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>390 l/710 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	<b>875 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>156 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>65 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>86 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>410 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>717 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/26
Grundpreis	33.900 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 320i Coupé

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Aktivlenkung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.190 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	ab 480°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	280 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Keyless Entry	690 Euro
Klimaanlage /-automatik	Serie/770 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2.300°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°

### AUSSEN

Lackierung Metallic	840 Euro°
---------------------	-----------

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,0

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest