



BMW 320d touring EfficientDynamics Edition

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(120 kW / 163 PS)

Endlich gibt es den besonders sparsamen 320d EfficientDynamics Edition auch als praktischen Kombi. Ganz so sparsam wie die Limousine ist er damit nicht, aber durchschnittlich 4,8 l Diesel pro 100 km im ADAC EcoTest sind ein sehr guter Wert. Zumal man angesichts von 163 PS und 380 Nm Drehmoment nicht auf sportliche Fahrleistungen verzichten muss. Auch fast alle verfügbaren Optionen der "normalen" 3er sind erhältlich. Beim Fahren fällt die etwas straffere Fahrwerksabstimmung auf, genug Komfort bleibt aber geboten. Die geänderte Gesamtübersetzung macht sich nur im längeren ersten Gang bemerkbar, beim Anfahren braucht man mehr Feingefühl. Ansonsten ist der touring ein absolut ausgereiftes Auto, das vor allem durch einen sehr hohen Qualitätsstandard und die üblichen BMW-typischen Tugenden überzeugen kann. Das Preisniveau liegt allerdings hoch, erst bei knapp 36.000 Euro beginnt die Preisliste. Sparen war noch nie ganz billig.

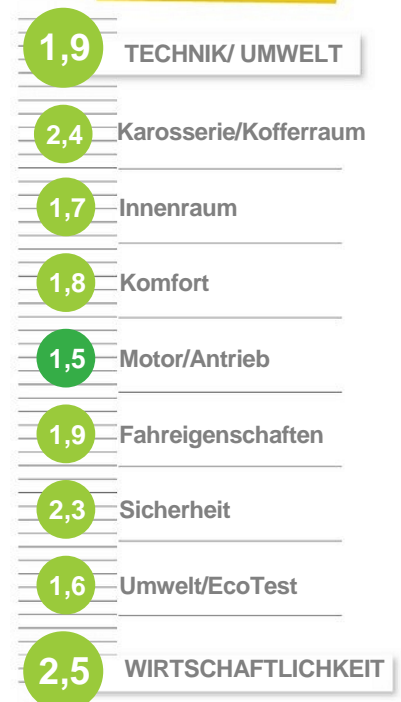
Karosserievarianten: Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Volvo V50 DRIVE, VW Passat BlueMotion.

+ gute Verarbeitung, sicheres Fahrwerk, niedriger Verbrauch, umfangreiche Sicherheitsausstattung, 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



⊕ Die Karosserie zeigt sich sauber verarbeitet, auch auf schlechten Wegen besonders verwindungssteif und mit gleichmäßig schmalen Spalten an Türen und Haube. 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. Durch eine dezente Tieferlegung ist die EfficientDynamics Version weiter aerodynamisch optimiert. 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. 485 kg tatsächlich zulässige Zuladung sind sehr 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 vorhanden.

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 3er touring 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 ebenso optional vorhanden.

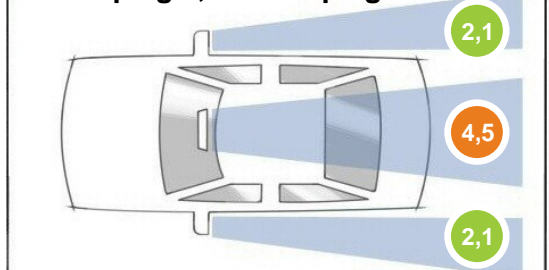


Die Sicht, im Besonderen nach schräg hinten, wird durch die hohe Fensterlinie und die breiten Dachsäulen eingeschränkt.

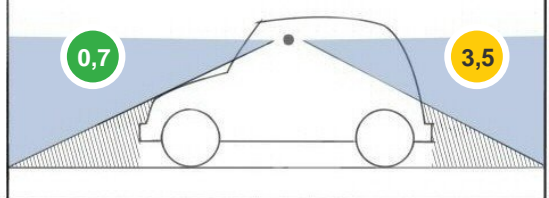
Rundumsicht



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.

– 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 - das muss inklusive sein.

3,0 Ein-/Ausstieg

Ein besonders praktischer und bequemer Ein- und Ausstieg gehören nicht zu den Stärken des kleinen BMW-Kombis. Großvolumige Schweller und eine weniger günstige Sitzhöhe über der Straße (51 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 weit genug.

+ Gegen Aufpreis gibt's den schlüssellosen Zugang: der Schlüssel kann in Tasche bleiben, per Berührung an den vorderen Türgriffen wird ent- und verriegelt. 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. Die Türbremsen sind kräftig und können die Türen auch an Steigungen sicher offen halten.

– 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). Der Kofferraum kann bei Bedarf großteils bis zum Dach hoch beladen werden, so kann man auch sperrige Gegenstände transportieren.



Mit nur 335 l Volumen ist der Kofferraum des 3er 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 gegen Aufpreis eine Durchladeluke für lange Gepäckgegenstände vorhanden. Unter dem Kofferraumboden findet sich ein klappbarer Tragekorb. Ein Trennnetz sichert die Insassen vor Gegenständen, die beim Bremsen nach vorne fallen könnten.

1,7 INNENRAUM

1,1 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 intuitiv und teils über Lenkradtasten bedienbar ist. Am Bedienteil in der Mittelkonsole werden Sensortasten verwendet, welche schon bei Auflegen des Fingers reagieren und die hinterlegte Funktion im Display anzeigen. Der Raumklang ist hervorragend. Das Harman Kardon Soundsystem gehört zum Besten, was man in dieser Klasse 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. 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.

1,8

KOMFORT

1,9

Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist klar straff ausgelegt, die Fahrwerkstieferlegung der EfficientDynamics Edition macht sich aber nicht negativ bemerkbar. Es bleibt 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 abgedefert, nur Querfugen bekommen die Insassen deutlicher mit. Nickbewegungen oder Seitenneigung sind selbst bei forcierter Fahrweise gering.

1,4

Sitze

Das Testfahrzeug war mit aufpreispflichtigen Sportsitzen ausgestattet.

⊕ Die straff gefederten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort und bieten gute 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 (bei Sportsitzen inklusive). Lordosenstützen sind eine weitere Option, sie können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden. Der Lederbezug ist nicht perforiert, im Sommer und auf langen Strecken ist die Atmungsaktivität nicht optimal. 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.

1,9

Innengeräusch

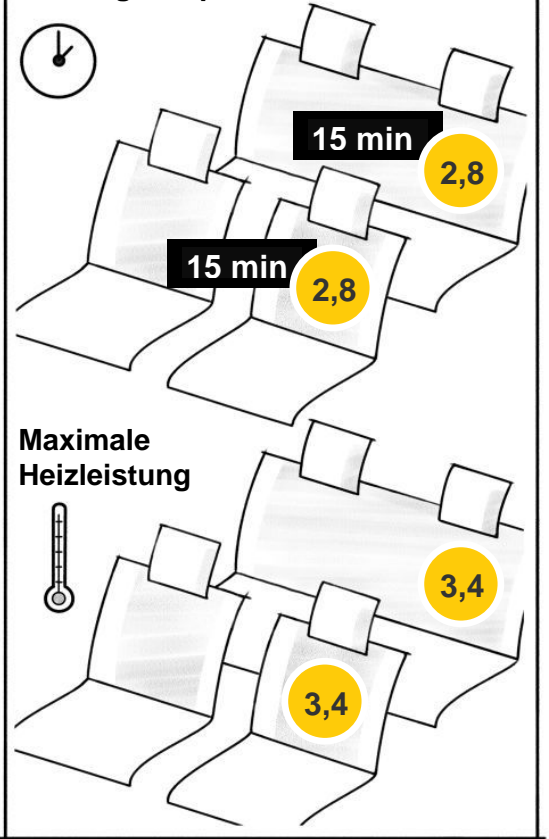
⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo recht niedrig und unaufdringlich, es dominieren Windgeräusche, der Motor bleibt angenehm im Hintergrund. Der kernige Diesel ist bei niedrigen Geschwindigkeiten zwar deutlich wahrnehmbar, aber nicht unangenehm laut. Bei Autobahntempo verliert sich sein Geräusch in den Windgeräuschen. Das neue Fliehkraftpendel im Schwungmassenrad sorgt vor allem bei sehr niedrigen Drehzahlen und unter Last dafür, das kaum lästige Brummfrequenzen in den Innenraum gelangen.

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 in durchschnittlich schneller Zeit auf angenehme Temperaturen gebracht, da der sparsame Dieselmotor mit Abwärme heizt.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

⊕ Bei der aufpreispflichtigen Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer die Temperatur individuell regeln. Eine Klimaanlage und der Innenraumfilter (gut für Allergiker) sind serienmäßig. Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschtung, Aktivkohlefilter, Sonnen- und Beschlagssensor. Es ist eine individuelle Steuerung der Luftmengenverteilung nach oben, mittig und unten möglich.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Bei BMW dürfen auch Spar-Autos nicht unsportlich sein, und so legt der 320d touring EfficientDynamics Edition gute Fahrleistungen an den Tag. Wer die Gänge ausdreht und fleißig schaltet, kann Beschleunigungen und Überholmanöver sehr zügig erledigen. Aber auch schaltfaules Fahren ist dank des hohen Drehmoments gut möglich.

2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur ist für einen BMW-Vierzylinder-Diesel erstaunlich gut. Vibrationen werden nur wenig in den Innenraum geleitet. Das neue Fliehkraftpendel im Schwungmassenrad leistet gute Arbeit, es kann zwar die Vibrationen nur zum Teil tilgen, hilft aber vor allem, störende Brummfrequenzen bei sehr niedrigen Drehzahlen zu minimieren. So kann man den Motor außerordentlich niedertourig fahren, was eben das Ziel der Entwickler war (stets zwischen 1.000 und 1.500 U/min.).

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

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen 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 kommt mit der insgesamt sehr langen Getriebeübersetzung erstaunlich gut zurecht. Sie hat den Vorteil, dass auf der Landstraße und bei mittleren Autobahngeschwindigkeiten das Drehzahlniveau und damit der Verbrauch niedrig sind. Dennoch kann man ausreichend schaltfaul fahren. Der lang übersetzte erste Gang erfordert aber Aufmerksamkeit beim Anfahren, damit man den Motor nicht abwürgt.

1,9

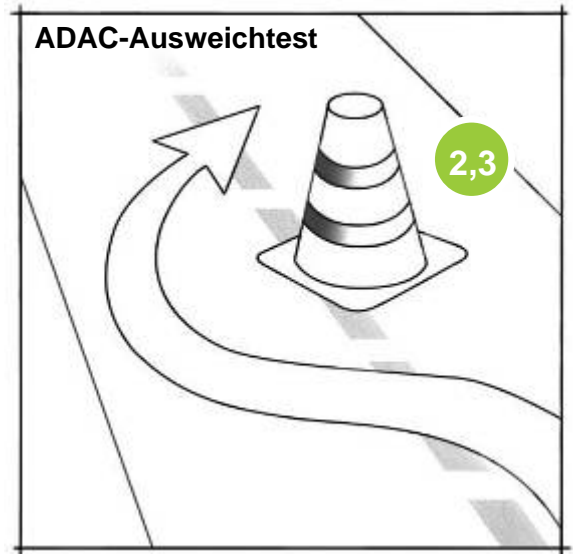
FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

Fahrstabilität

⊕ Der 3er touring 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 touring EfficientDynamics Edition eine gute Figur: Er folgt willig den Lenkbefehlen, bleibt dabei lange neutral und wird effektiv vom DSC eingebremst. Die präzise Lenkung ist von klarem Vorteil. Es besteht keine Schleudergefahr.

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.

1,3

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 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 touring gutmütig und leicht beherrschbar.

1,5

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 durchfahren ist eine wahre Freude. Auch auf langen Autobahnetappen sorgt die feine Abstimmung für ermüdungsfreies Fahren. Dank der variablen Lenkkraftunterstützung (Servotronic, optional) 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 mit zum Besten. Ein Wendekreis von durchschnittlich nur 11,2 Metern ist praktisch.

2,5

Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 320d touring in der EfficientDynamics Edition mit rollwiderstandsoptimierten Reifen durchschnittlich 38,5 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 serienmäßige Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in Notsituationen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

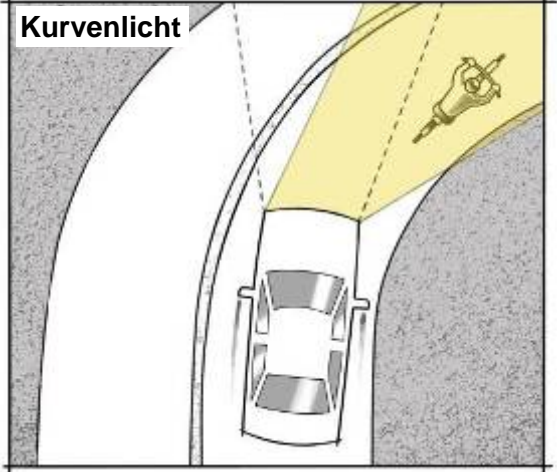
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der 3er-BMW verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätssystem DSC, einen Bremsassistenten und eine 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 ohne Drücken des Kupplungspedals gestartet werden, um versehentliches Anfahren zu verhindern. 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.

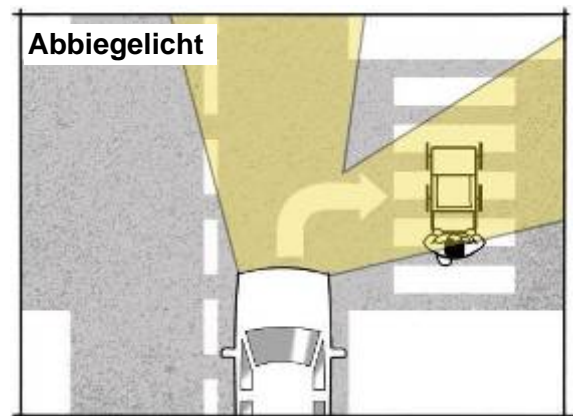
Passive Sicherheit - Insassen

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 fünf 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.



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



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.

1,9 Kindersicherheit

Die beiden äußeren Sitze der Rückbank sind gut für Kindersitze geeignet, drei nebeneinander haben kaum Platz. Ohnehin ist der mittlere Platz aufgrund seiner Sitzkonturen und der Gurtgeometrie nur bedingt geeignet.

- + 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 sollte serienmäßig sein.

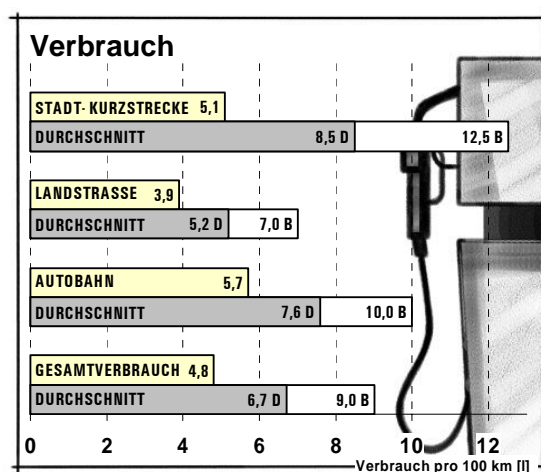
4,7 Fußgängerschutz

- 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.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,6 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des touring in der Sparausführung liegt bei günstigen 4,8 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 125 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest gewinnt er somit 44 Punkte. Innerorts benötigt der Spar-320d touring 5,1 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 5,7 l Diesel pro 100 km. Die Schaltpunktanzeige ermahnt stets sehr 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. Wer sehr zurückhaltend fährt, kann Verbäuche knapp über 4 l/100 km realisieren.



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

1,6 Schadstoffe

+ Das Schadstoffniveau ist niedrig, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus kann der touring nicht ganz die niedrigen Stickstoffoxid-Werte der Limousine erreichen. Trotzdem sind die 44 von 50 Punkten im EcoTest redlich verdient. Insgesamt kann der 320d touring EfficientDynamics Edition im ADAC EcoTest beachtliche 88 Punkte erreichen und verpasst damit nur knapp ein Fünf-Sterne-Ergebnis - aber auch vier Sterne im EcoTest können sich sehen lassen.

2,5

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,5

Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des 320d touring EfficientDynamics Edition sehr niedrig ausfällt, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

2,1

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

+ BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile. Bei Verwendung der Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz noch auf erfreulichem Niveau.

- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

1,0

Wertstabilität*

+ Sparsame Autos liegen voll im Trend, und so wird dem getesteten 3er touring eine sehr gute Restwertentwicklung prognostiziert - und das, obwohl innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem neuen 3er touring zu rechnen ist.

3,9

Kosten für Anschaffung*

Mit knapp 36.000 Euro fällt die Anschaffung teuer aus, zumal die Ausstattung nur das Allernötigste umfasst. Immerhin ist im Bereich der Sicherheit alles Nötige an Bord. Die schönen und angenehmen Dinge für ein Autofahrerleben kosten aber teils erheblich Aufpreis. Schnell ist die 40.000er Marke überschritten und bei etwas Luxus auch die 50.000er kaum zu halten.

3,4

Fixkosten*

Die festen Kosten im Jahr bewegen sich im zufriedenstellenden Bereich. Die jährliche Steuer liegt bei 190 Euro. Während die Einstufung bei der Haftpflicht moderat ausfällt, muss der Fahrzeugeigner bei Teilkasko und Vollkasko viel Geld lohnen.

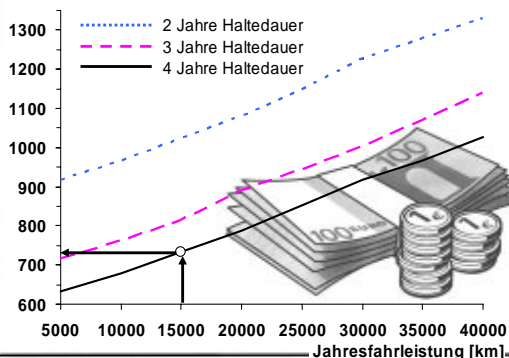
2,6

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den BMW 320d touring EfficientDynamics Edition, dann kann er sich im vorderen Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Günstig sind vor allem die Spritkosten, während der absolute Wertverlust in Euro und Cent die Haushaltskasse spürbar belastet.

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 733 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	316d	318d	320d Efficient Dynamics Edition	320d	325d	330d	335d
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
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	380/1750	380/1900	430/1750	520/1750	580/1750
0-100 km/h[s]	11,2	9,4	8,3	7,7	7,2	6,2	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	210	223	233	240	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	4,9 D	5,0 D	4,8 D	5,3 D	6,3 D	6,8 D	7,2 D
CO2 [g/km]	119	120	114	128	153	155	176
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/25	18/23/25	18/23/25	18/23/25	18/25/27	18/25/27	20/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	190	190	190	206	351	355	397
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	710	726	733	752	863	933	1028
Preis [Euro]	31.350	33.200	35.950	35.950	38.950	43.100	47.550

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-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,15/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,1/ 3,9/ 5,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	114g/km / 125g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4527/1817/1418 mm
Leergewicht/Zuladung	1560 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	1270 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	100 Euro
Monatlicher Wertverlust	473 Euro
Monatliche Gesamtkosten	733 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/25
Grundpreis	35.950 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fernlichtassistent	150 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	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°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1750°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (einschwenkbar)	880 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innenspiegel)	580 Euro°
Lackierung Metallic	840 Euro°
Panorama-Glasdach (Öffnen, Kippen mögl.)	1550 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen