



BMW 320d Modern Line Automatic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

B MW schickt die sechste Generation des 3er mit einer auffällig gestalteten Frontpartie ins Rennen. Und dieses Auto überzeugt auf Anhieb. Antriebs- und Fahreigenschaften liegen auf höchstem Niveau und auch sonst leistet sich der 320d kaum Schwächen - die Limousine zählt zu den besten je getesteten Mittelklasse-Fahrzeugen. Besonders bei der aktiven Sicherheit hat BMW nachgelegt. So gibt es nun sowohl ein Head-Up-Display als auch das "Active-Protection"-Sicherheitspaket. Der Dieselmotor überzeugt mit kräftigem Antritt, sparsamem Verbrauch und harmoniert perfekt mit der optionalen Automatik. Leider wurde beim neuen 3er teilweise an der falschen Stelle gespart. Die Heckklappe öffnet nun nicht mehr über Scharniere, sondern wird über Bügel offen gehalten, welche in den Kofferraum ragen und somit das Volumen im Vergleich zum Vorgänger um rund 30 l schrumpfen lassen. Der Grundpreis fällt mit 37.610 Euro (Modern-Line: + 1.900 Euro) rund 1.200 Euro teurer aus als beim vorherigen Modell. Der Mehrpreis wird aber durch die bessere Serienausstattung (Klimaautomatik, i-Drive) weitgehend amortisiert. **Karosserievarianten:** Kombi, Cabrio, Coupe.

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

+ sportliche und sichere Fahreigenschaften, sparsamer und spritziger Motor, viele aktive Sicherheitssysteme erhältlich

- hohe Anschaffungskosten, keine Garantie, Beifahrerairbag-Deaktivierung/ klappbare Fondkopfstützen kosten Aufpreis



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Die neue Generation der 3er Limousine überzeugt mit einer BMW-typisch guten Verarbeitung. Die verwindungssteife Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße verlaufen weitgehend schmal und gleichmäßig. Einzig die Türen fallen nicht so sauber in Schloss, wie man das gerne hätte. Oft schließen die Türen nur richtig wenn man mit Schwung die Türe ins Schloss wirft. Der Innenraum ist tadellos verarbeitet und erfreut mit meist hochwertigen Materialien. Trotzdem merkt man an der ein oder anderen Stelle, dass man auch bei BMW versucht, die Kosten zu drücken. So erfüllen nicht alle Materialien im Innenraum lückenlos die Ansprüche an ein Premium-Fahrzeug. Kunststoffteile, welche nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen wirken nicht mehr ganz so hochwertig wie z.B. im Vorgänger, auch im Kofferraum merkt man den Drang zum Sparen, die Kofferraumverkleidungen sind nicht alle perfekt angebracht und schlecht befestigt. Gegen Aufpreis lässt sich die Limousine je nach Geschmack aufwerten. So bietet BMW erstmals drei Designvarianten an, welche je nach Wunsch verschiedene Fahrertypen anspricht: Die im Testwagen verbaute Designlinie "Modern Line" wirkt dabei geschmackvoll und modisch. Die "Sport Line" soll dagegen den fahrdynamischen und sportlichen Fahrer ansprechen, während der stillbewusste und elegante Fahrertyp wohl eher die Luxury Line bevorzugen wird. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend 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, der Fehlbetankungsschutz verhindert bei Unaufmerksamkeit, dass nicht versehentlich Benzin- anstatt Dieselmotorkraftstoff getankt wird. 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. Die tatsächliche maximale Zuladung liegt mit 430 kg noch im guten Bereich. Im Falle einer Reifenpanne ist serienmäßig nur ein Reifenreparaturset vorhanden. Gegen Aufpreis sind Runflat-Reifen erhältlich, die nach Luftverlust eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen.

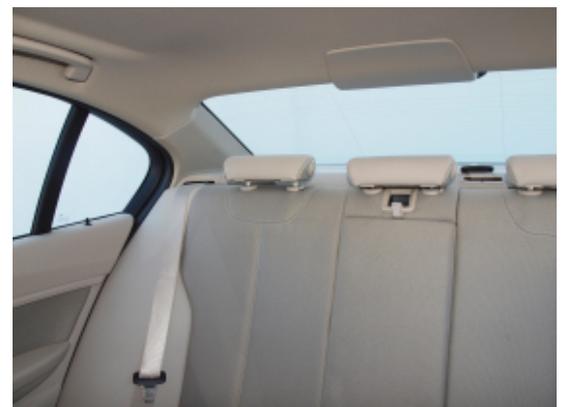
⊖ Front und Heck sowie die Fahrzeugseiten verzeihen keine Kratzer oder Remppler, schon kleine Parkschäden bringen hohe Reparaturkosten mit sich. Weder Reserverad noch Wagenheber sind erhältlich.

2,2

Sicht

Die Rundumsicht der 3er Limousine ist nur mäßig. Vor allem nach schräg hinten lässt die Sicht zu wünschen übrig. Die optionalen klappbaren hinteren Kopfstützen sollten auf jeden Fall mitbestellt werden, da sonst die Sicht nach hinten noch schlechter ausfallen würde. Auch sonst muss der Fahrer die Fahrzeugecken mehr abschätzen als dass er sie sieht. Die Sicht im Innenspiegel ist zufriedenstellend.

⊕ Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut eingesehen werden. Die Außenspiegel bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten, sind serienmäßig beheizbar (gegen Aufpreis elektrisch anklappbar) und besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser eingesehen werden können. Gegen Aufpreis sind sie wie auch der Innenspiegel automatisch abblendend erhältlich. Die Windschutzscheibe wird von den Scheibenwischern großflächig gereinigt.



Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten - sind allerdings nur optional gegen Aufpreis verfügbar.

Gegen Aufpreis sind helle Bi-Xenonscheinwerfer erhältlich, auf Wunsch auch mit dynamischen Kurven- und Abbiegelicht. Gegen weiteren Aufpreis gibt es den dynamischen und blendfreien Fernlichtassistenten, welcher den Gegenverkehr bzw. vorausfahrende Fahrzeuge durch punktuelle, dynamische Abdeckungen im Scheinwerfer ausblendet und das Fernlicht dadurch trotz Verkehr eingeschaltet lassen kann. Das aufwendige Scheinwerfersystem funktioniert sehr gut und ist speziell für Personen, welche nachts Probleme beim Autofahren haben eine echte Kaufempfehlung. Um das Einparken zu erleichtern, gibt es eine Reihe an Assistenten. Die optionalen Parksensoren für vorne und hinten sind sehr empfehlenswert, da sie den Fahrer optisch und akustisch auf Hindernisse hinweisen. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera und zwei Kameras unten an den Außenspiegeln, die ein Umgebungsbild aus der Vogelperspektive ermöglichen. Zwei Kameras in der Frontschürze an den vorderen Radläufen liefern je ein Bild links und rechts vom Fahrzeug und erleichtern das Herausfahren aus engen Lücken (alles optional). Der Einparkassistent vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und manövriert durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke (Aufpreis). Der Assistent funktioniert in der Praxis recht gut und ist vor allem für Personen, welche Probleme beim seitlich Einparken haben, eine sinnvolle Erleichterung. Allerdings muss die Parklücke eine gewisse Größe haben, in welche der geübte Fahrer auch ohne Assistent einparkt. Dank dieser Vielzahl an Systemen sollte das Einparken niemanden mehr vor Probleme stellen - leider verlangt BMW für diese Systeme ordentlich Aufpreis. Alle Systeme zusammen liegen bei nicht gerade günstigen 2.190 Euro (Parkassistentenpaket: 1.490 Euro + SideView: 700 Euro).

⊖ Will man hinten links und rechts klappbare Kopfstützen, damit man nach hinten besser heraus sehen kann, muss man 60 Euro Aufpreis zahlen - das ist fast schon unverschämt.



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.

2,7 Ein-/Ausstieg

Komfortables Ein- und Aussteigen gehört nach wie vor nicht zu den Stärken des 3er. Die Sitzposition ist schon mit dem Standard-Fahrwerk zu niedrig, wählt man dann noch das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk ist die Karosserie nochmals 10 mm tiefergelegt. Neben der niedrigen Sitzposition stört aber vor allem auch der breite Schweller, welcher beim Ein- und Aussteigen überwunden werden muss. Mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen steigt man wegen der ausgeprägten Seitenwangen etwas schwieriger ein und aus als mit den Standardsitzen (Testwagen mit Sportsitzen). Hinten funktioniert das Einsteigen zufriedenstellend, wobei man auch hier erstmal den breiten Schweller überwinden und sich bei Aussteigen aus den tiefen Sitzmulden wuchten muss.

⊕ Der Testwagen war mit dem optionalen schlüssellosen Komfortzugang ausgestattet: Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben, per Berührung an den vorderen Türgriffen wird ent- und verriegelt. Auch der Kofferraumdeckel entriegelt wie von Geisterhand. Die Türaufhalter besitzen drei Rasterungen und sind kräftig genug, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Auf allen äußeren Sitzplätzen sind Haltegriffe am Dach vorhanden, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. Die Follow-Home-Funktion leuchtet auch nach dem Verriegeln des Fahrzeugs noch kurze Zeit das Umfeld aus und erleichtert den Heimweg.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Das Gepäckabteil der 3er Limousine ist mit 375 l von akzeptabler Größe. Gegenüber dem Vorgänger fällt das Kofferraumvolumen aber um 30 l geringer aus, was vor allem an der geänderten Heckklappenkonstruktion liegen sollte. Während die Klappe des Vorgängers noch mit platzsparenden Scharnieren und Dämpfern geöffnet wurde, ragen jetzt mächtige Haltebügel in den Kofferraum, welche zwar gut verkleidet sind, aber das Volumen einschränken.

⊕ Wählt man die optionalen klappbaren Rücksitzlehnen, lässt sich der Stauraum auf 655 l erweitern.



Der Kofferraum mit 375 l Volumen fällt gegenüber dem Vorgängermodell um 30 l kleiner aus.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe schwingt durch Druck auf die Entriegelungstaste oder Fernbedienung automatisch auf und gibt für eine Stufenhecklimousine eine akzeptable Ladeöffnung frei. Nettes und praktisches Detail: Bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystem kann man die Heckklappe auch öffnen, indem man seinen Fuß unter die Stoßstange hält, z.B. wenn man die Hände gerade nicht frei hat (nur wenn auch der Schlüssel bei sich getragen wird). Auch wenn die Haltebügel der Klappe die Nutzbarkeit etwas einschränken, kann man insgesamt mit dem quadratischen und glattflächigen Format des Kofferraums zufrieden sein. Einzig die enorme Tiefe des Kofferraums ist in Verbindung mit der niedrigen Klappe nicht ideal, da die Zugänglichkeit zum hinteren Bereich des Kofferraums schlecht ist. Die Höhe der Ladekante außen (67 cm) und innen (16 cm) dürfte etwas geringer sein, um das Be- und Entladen des Fahrzeugs einfacher zu gestalten.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die gegen Aufpreis dreigeteilte Rücksitzlehne lässt sich einfach und ohne großen Kraftaufwand umklappen. Einziges störendes Detail: Obwohl die Rückenlehnen vom Kofferraum aus entriegelbar sind, muss man erst ins Fahrzeug und die Lehnen dann umlegen, da sie nicht automatisch nach vorne schwingen. Unter der Bodenplatte befindet sich ein Staufach für kleines Einkaufsgepäck. Optional sind im Kofferraum große und kleine Gepäcknetze vorhanden. Da der Mittelteil der Rücksitzlehne nun separat klappbar ist, gibt es keine klassische Durchlademöglichkeit mehr, dadurch ist leider kein Skisack mehr in der Aufpreisliste zu finden.

1,7 INNENRAUM

0,9 Bedienung

⊕ Die erste Orientierung im 3er fällt nicht schwer. Alle Grundfunktionen sind schnell verständlich. Etwas Einarbeitung ist erst erforderlich, möchte man sich in den zahlreichen Menüs des i-Drive zurechtfinden und die Einstellungen des Fahrzeugs den persönlichen Vorlieben anpassen. Nimmt man im 3er Platz, findet man erstmal ein optimal in Höhe und Weite anpassbares Lenkrad, gut positionierte Pedale und einen gut erreichbaren und in der Funktion schnell verständlichen Automatikwählhebel vor. Das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten aber vom Lenkrad leicht verdeckten Startknopf, wobei der Schlüssel bei Wahl des Komfortzugangs in der Tasche bleiben kann.

Drückt man diesen, erwachen die Fahrzeugsysteme zum Leben und man blickt auf klar gezeichnete Instrumente, welche aber in der getesteten Ausstattung nicht perfekt ablesbar sind. Bei der Designlinie "Modern Line" sind die Zifferblätter in Chronostyle gehalten und farblich hinterlegt, was tagsüber die Ablesbarkeit etwas verschlechtert. Gegen Aufpreis gibt es ein weiteres großes und hochauflösendes Display im unteren Bereich der Instrumentenkombination - soviel aufwendige und hübsche Technik findet man in dieser Klasse bisher nicht. Die üblichen Sensoren für Licht und Scheibenwischer sind vorhanden, müssen aber extra bezahlt werden. Endlich gibt es im 3er auch wieder eine gut sichtbare Kontrollleuchte für das Fahrlicht in der Instrumentenkombination. Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet, nur die Leiste für die Assistenzsysteme ist arg weit nach unten gerutscht (links unten neben Lenkrad). Die Fensterheber funktionieren allesamt elektrisch, besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und funktionieren auch noch für kurze Zeit, wenn die Zündung aus ist. Das Bedienfeld für die aufpreispflichtige 2-Zonen-Klimaautomatik sitzt griffgünstig, die Tasten sind verständlich und groß genug. Auch das Radio kann man einwandfrei steuern, es bietet wie auch die größeren BMW-Modelle acht frei belegbare Stationstasten - vom Radiosender über eine Telefonnummer bis hin zu einem Navigationsziel ist alles möglich. Das optional im Testwagen verbaute Hifi-Lautsprechersystem bietet einen gut Raumklang und kräftige Bässe, wer Hörgenuss auf höchstem Niveau erleben möchte, sollte sich das Harman-Kardon-Soundsystem gönnen. Gegen Aufpreis gibt es sowohl ein gut ablesbares und sinnvolles Head-Up-Display, wie auch einen Tempomat und ACC. Besonders nett ist die Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring gestaltet. Vorne gibt es genügend brauchbare Ablagen, was sich BMW allerdings bei der Gestaltung der Becherhalter gedacht hat, bleibt ein Rätsel. Möchte man diese Nutzen muss man ein Fach ausclipsen, welches man dann separat im Auto verstauen muss. Immerhin waren die Konstrukteure so kreativ, eine Zeichnung auf dem Fach anzubringen, mit dem Hinweis, dass es im Handschuhfach ein extra Netz gibt, wo man es unterbringen kann.



Die Bedienbarkeit ist absolut vorbildlich, die Verarbeitungsqualität verdient die Bezeichnung Premium.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne fällt großzügig aus. Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen (2,05 m). Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse noch gut aus, die Mittelkonsole und der voluminöse Getriebetunnel sorgen aber dafür, dass der Innenraum subjektiv kleiner ausfällt, als er tatsächlich ist.

2,9 Raumangebot hinten*

Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rücksitzbank haben Mitfahrer bis knapp 1,90 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 1,90 m ausreichend Platz.

1,7

KOMFORT

1,5

Federung

Testwagen mit optionalem adaptivem Fahrwerk.

⊕ Die Abstimmung des adaptiven Fahrwerks ist BMW sehr gut gelungen. Jeder Fahrertyp findet hier die passende Einstellung. Für die Dynamische Dämpfer Control stehen drei Stufen zur Verfügung: Comfort, Comfort+ und Sport. Die Normalstellung (Comfort) bietet einen guten Kompromiss für den Alltag. Im Comfort-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Quertüren bekommen die Insassen nur gedämpft akustisch mit, unbequem wird es deshalb nicht. Stuckern ist nicht vorhanden, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Wer es etwas komfortabler mag, dem steht der Comfort+-Modus zur Verfügung, dann schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, ist aber im Gegenzug von kurzen Bodenwellen noch weniger beeinflusst. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sowie die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven fallen in allen Fahrmodi gering aus.

1,5

Sitze

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigen elektrischen Sportsitzen.

⊕ Die straff gefederten Vordersitze sorgen für einen hohen Sitzkomfort und bieten eine gute Körperunterstützung, dabei ist auch der Seitenhalt in Kurven sehr gut. Die Wangenbreite der Lehnen lässt sich elektrisch individuell anpassen. Langbeinige können sich für noch mehr Oberschenkelunterstützung die Sitzfläche ausziehen. Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen (Aufpreis). Lordosenstützen sind eine weitere Option, sie können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden. Die Fuß- und Beinabstützung ist für den Fahrer einwandfrei. Die recht straff gepolsterte Rücksitzbank hat eine zufriedenstellend konturierte, hohe Lehne, welche aber recht wenig Seitenhalt bietet. Große Personen finden auf der Rückbank etwas wenig Oberschenkelunterstützung vor.

1,8

Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig. Bei 130 km/h liegt der Pegel bei lediglich 67 dB(A). Der kernige Diesel ist unter Last akustisch präsent, aber nicht unangenehm laut. Bei hohen Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche deutlich zu. Auch wenn das Geräuschniveau noch nicht unangenehm laut bis zu den Insassen durchdringt, merkt man trotzdem, dass BMW gegenüber dem Vorgänger wohl an der Geräuschdämmung gespart hat. Der Vorgänger war speziell bei höheren Geschwindigkeiten leiser.

2,2 Klimatisierung

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

Der mit der aufpreispflichtigen 2-Zonen-Klimaautomatik ausgestattete Testwagen bietet eine zufriedenstellende Heizleistung. Der Innenraum wird vorne und hinten in rund 15 Minuten von -10°C auf angenehme 22°C erwärmt.

⊕ Bei der aufpreispflichtigen 2-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer die Temperatur und Luftverteilung separat regeln (1-Zonen-Klimaautomatik Serie). Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschaltung, Aktivkohlefilter sowie einen Sonnen- und Beschlagssensor. Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen*

⊕ Mit dem 184 PS starken 2,0 l Dieselmotor ist man erstaunlich souverän und sportlich unterwegs. Schon bei 1.750 1/min liegt das maximale Drehmoment von 380 Nm an. Dadurch schiebt der 3er bereits aus dem Drehzahlkeller kräftig an und macht auch bei hohen Drehzahlen nicht schlapp. Entsprechend flott kann man unterwegs sein, ohne dass die Automatik bei Leistungsabforderung nervös die Gänge hoch und runter schalten muss. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h wird dabei ohne große Probleme erreicht.

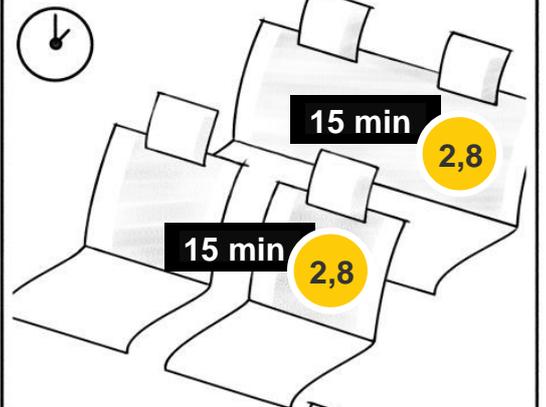
2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur ist für einen BMW-Vierzylinder gut. Vibrationen werden nur wenig in den Innenraum geleitet. Einzig nach dem Kaltstart spürt (und hört) man die Vibrationen des Selbstzünders deutlicher. Störende Brummfrequenzen sind praktisch nicht vorhanden.

1,1 Schaltung

⊕ Die optionale Achtgang-Sportautomatik funktioniert einwandfrei - die Gangstufen werden meist ruckfrei und ohne Verzögerung geschaltet. Der Wählhebel kann intuitiv bedient werden. Zudem besteht die Möglichkeit, die Gänge manuell am Wählhebel oder mittels Schaltpaddel am Lenkrad zu schalten. Bei Konstantfahrten wählt die Automatik stets den höchstmöglichen Gang, damit herrschen niedrige, spritsparende Drehzahlen vor. Wird der EcoPro-Modus gewählt, so agiert die Automatik noch feinfühlicher und hält die Drehzahlen auch bei Leistungsanforderung stets niedrig. Im Sport-Modus hingegen wird jeder Gasbefehl spontan umgesetzt und auch mal mehrere Gänge zurück geschaltet. Die Automatik lässt dann auch deutlich höhere Drehzahlen zu.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

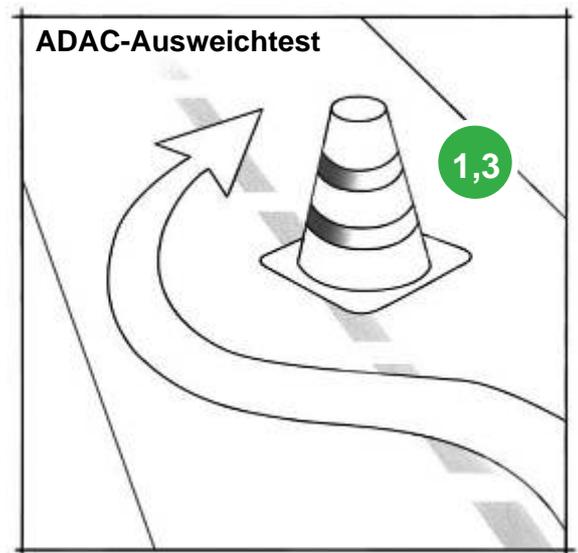
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die acht Gänge bieten eine große Gesamtspreizung - so dass ein schneller Sprint sowie ein dahin gleiten mit niedrigen Drehzahlen möglich ist. Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die lange Gesamtübersetzung passt perfekt zum kräftigen Diesel.

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

⊕ Die mit den optionalen adaptiven Dämpfern und variablen Sportlenkung ausgestattete 3er Limousine besitzt eine sehr hohe Fahrstabilität. Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug aus der Ruhe. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug sicher beherrschbar. Auf weniger griffigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen die Hinterräder ein. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt das Fahrzeug einen sehr guten Eindruck. Das Fahrzeug lässt sich auch dank der sehr präzisen Sportlenkung agil um den Parcours zirkeln, zeigt dabei ein weitgehend neutrales Fahrverhalten und wird effektiv vom DSC eingebremst, wodurch keine Schleudergefahr besteht.



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.

1,0 Kurvenverhalten

⊕ Das leicht untersteuernde Kurvenverhalten kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Dabei sind auch dank des adaptiven Fahrwerks sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten realisierbar. Ist das Tempo doch zu hoch, greift das DSC stabilisierend und unterstützt den Fahrer. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Auch bei voller Beladung bleibt der 3er gutmütig und leicht beherrschbar.

1,6 Lenkung*

⊕ Die optionale variable Sportlenkung ist eine echte Kaufempfehlung. Sie passt perfekt zum sportlichen Auftritt des 3er. Die Präzision um die Mittellage und das Rückstellmoment sind tadellos, kurvige Landstraßen zu durchfahren ist eine wahre Freude, und auch auf langen Autobahnetappen sorgt die feine Abstimmung für ermüdungsfreies Fahren. Dank der variablen Lenkkraftunterstützung ist eine sehr direkte Auslegung möglich, die der Handlichkeit des 3ers zugute kommt, dabei aber gleichzeitig komfortables Rangieren ermöglicht. Die variable Sportlenkung gehört in dieser Fahrzeugklasse zu den Besten. Der einzige Kritikpunkt ist der nicht besonders kleine Wendekreis von 11,6 m - der Vorgänger benötigte noch deutlich weniger Platz zum Wenden.

2,1 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 320d durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli Cinturato P7 91Y der Größe 225/45R18Y). 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.

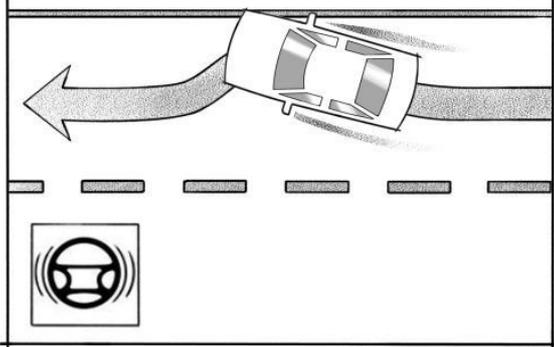
1,8 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm ist der 3er serienmäßig mit einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Run-Flat-Reifen gibt es gegen Aufpreis. Optional gibt es Xenonscheinwerfer, dynamisches Kurven- sowie Abbiegelicht und einen blendfreien Fernlichtassistenten (siehe Kapitel Sicht). Auf Wunsch gibt es auch einen Spurverlassenswarner und einen Totwinkelassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter bei drohender Gefahr aufmerksam gemacht. Das Kamerasystem für den Spurverlassenswarner verfügt zusätzlich über eine Verkehrszeichenerkennung und eine Kollisionswarnung. Eine Notbremsfunktion gibt es bei Wahl des optionalen ACC dazu. Ein weiteres Highlight ist das Head-Up-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer ein. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter 5-mal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Das Sicherheitspaket Active Protection leitet bei einer drohenden Kollisionen automatisch Maßnahmen ein, um die Insassen zu schützen. So werden die Gurtstraffer aktiviert, offene Fenster geschlossen und nach einer Kollision automatisch die Bremsen aktiviert, um möglichst die Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer zweiten Kollision zu verringern.

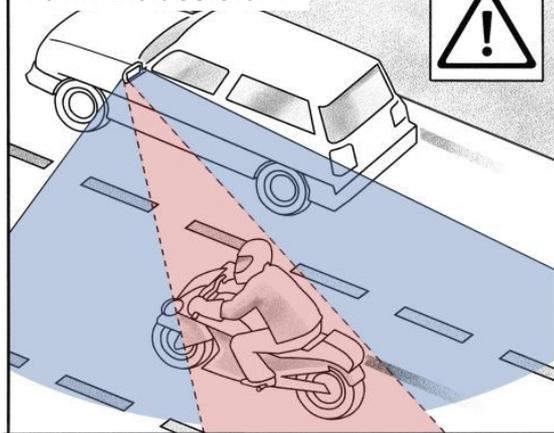
⊖ An den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten, welche den nachfolgenden Verkehr auf offenen Türen aufmerksam machen.

Spurhalteassistent



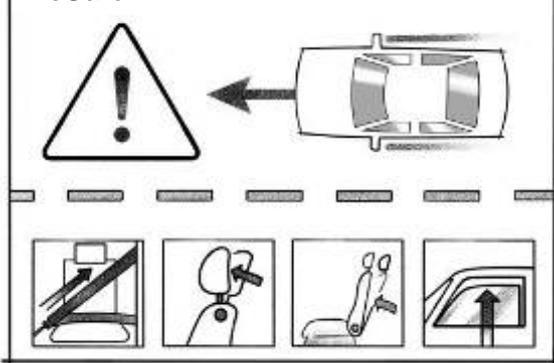
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

PreSafe

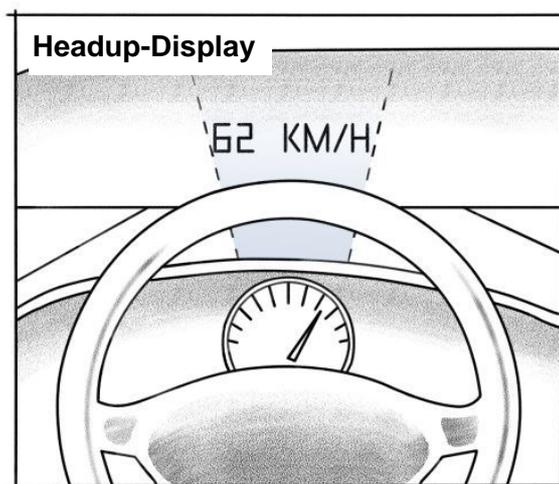


Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtestergebnis liegt noch nicht vor.

⊕ Der BMW 3er sollte dank des aufwendigen Rückhaltesystem aus zweistufigen Airbags und Gurten mit Straffern und Kraftbegrenzern sowie Kopf- und durchgehenden Seitenairbags sehr gute Crashtestergebnisse aufweisen. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m optimalen Schutz, sie sind aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für 1,80 m große Insassen. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Ordert man die Ausstattungsoption BMW Assist, verfügt das Auto über die Möglichkeit, bei einem Unfall, wenn der Crash- oder Airbagsensor auslöst, die erweiterte Notruf Funktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter Anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

2,3 Kindersicherheit

Ein ADAC Crashtestergebnis liegt noch nicht vor.

⊕ 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 - unverständlich, dass BMW hierfür immer noch Aufpreis verlangt. Der Sitz hinten in der Mitte ist wegen der Sitzform und der ungünstigen Gurtanlenkpunkte für Kindersitze nicht geeignet.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

3,0 Fußgängerschutz

Der neue Generation des 3er BMW sollte einen deutlich besseren Fußgängerschutz aufweisen, als es noch der Vorgänger tat. Sowohl die entschärfte Front als auch die nachgiebig gestaltete Motorhaube lassen ein zufriedenstellendes Ergebnis erwarten. Ein ADAC Crashtestergebnis liegt noch nicht vor.

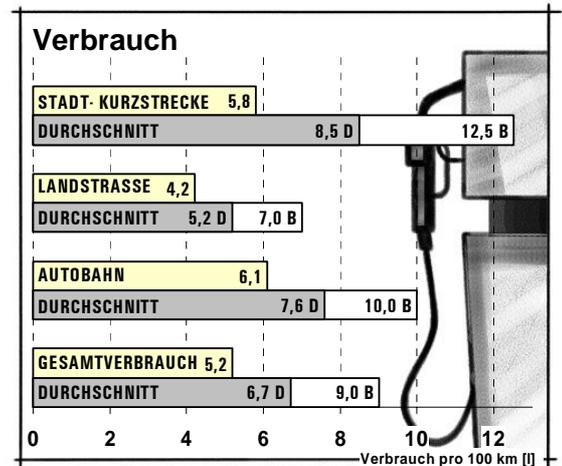
1,7 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum liegt bei lediglich 5,2 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 137 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest erhält der 320d somit 41 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,8 l, außerorts bei 4,2 l und auf der Autobahn bei 6,1 l Diesel pro 100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf sehr niedrigem Niveau. Der Lohn sind 46 von 50 Punkten im EcoTest. Insgesamt kann der 320d Automatik im ADAC EcoTest 87 Punkte einfahren und erhält damit klar vier Sterne.



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

3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7 Betriebskosten*

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

4,6 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 Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ 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).

0,6 Wertstabilität*

⊕ Der 3er BMW hat sich bisher auf dem Gebrauchtwagenmarkt immer als wertstabiles Auto präsentiert. Das wird auch für die neueste Modellgeneration gelten. Dem 320d kann dank geringem Verbrauch und aktueller Sicherheitssysteme ein sehr stabiler Restwertverlauf vorausgesagt werden.

4,3 Kosten für Anschaffung*

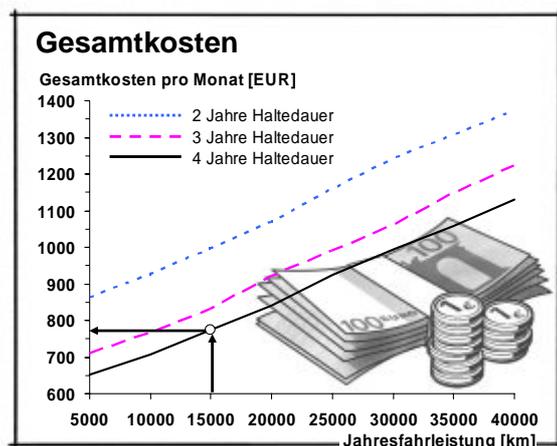
Teuer zeigt sich der 320d in der Anschaffung. Mit Automatikgetriebe und der Ausstattungslinie "Modern Line" muss man mindestens 39.510 Euro berappen. Das ist besonders angesichts der nicht unbedingt reichhaltigen Serienausstattung ein stolzer Preis. Interessant ist, das BMW trotz des hohen Grundpreises selbst für klappbare Kopfstützen im Fond oder eine Beifahrerairbag-Deaktivierung noch einen geringen Aufpreis verlangt. Besonders empfehlenswerte Extras sind die zahlreichen aktiven Sicherheitssysteme und das Sicht-Paket mit modernster Lichttechnik.

4,9 Fixkosten*

Die KFZ-Versicherungsklassen liegen durchweg sehr ungünstig was zu hohen Fixkosten führt. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 206 Euro.

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Den niedrigen Betriebskosten stehen hohe Werkstatt- und Fixkosten gegenüber. Zudem wirkt sich der teure Anschaffungspreis negativ auf aus. Dadurch schneidet der 320d bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten innerhalb seiner Klasse nur durchschnittlich ab.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 774 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	320i	328i	335i	316d	318d	320d Eff. Dynamics Edition	320d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	6/2979	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	135(184)	180(245)	225(306)	85(116)	105(143)	120(163)	135(184)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	400/1200	260/1750	320/1750	380/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	7,3	5,9	5,5	10,9	9,0	8,0	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	250	250	202	212	230	235
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 SP	7,2 SP	8,8 SP	5,0 D	5,1 D	4,8 D	5,2 D
CO2 [g/km]	144	149	186	114	116	109	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	18/24/23	18/26/24	20/24/25	20/24/25	20/24/25	20/24/25
Steuer pro Jahr [Euro]	208	118	212	198	202	190	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	831	983	667	683	698	716
Preis [Euro]	33.100	37.400	43.600	30.600	32.600	35.350	35.350

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 Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 4,2/ 6,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	118g/km / 137g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4624/1811/1429 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1550 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/655 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	1095 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

elektronische Dämpferkontrolle	1.100 Euro°
Abbiegelicht(Sicht-Paket)	1.790 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Totwinkelassistent	560 Euro°
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Automatikgetriebe	2.260 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (oder Sicht-Paket)	150 Euro°
Head-Up-Display	980 Euro°
Kurvenlicht (Sicht-Paket)	1.790 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (ab)	490 Euro°
PRE-SAFE (Active Protection)	350 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro°
Tempomat (Fahrkomfort-Paket)	990 Euro°
Xenonlicht (Sicht-Paket)	980 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen-Klima: 650 €)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem(ab)	1.590 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	490 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.120 Euro°
Lackierung Metallic	840 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	77 Euro
Monatliche Fixkosten	108 Euro
Monatlicher Wertverlust	475 Euro
Monatliche Gesamtkosten	774 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/25
Grundpreis	39.510 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen