



## BMW 328i Luxury Line Automatic

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

**D**er aktuelle 328i hält nicht alles was er verspricht. Der Name ist lediglich Schein, denn tatsächlich wird der 3er von einem aufgeladenem 2,0-l-Benzinmotor angetrieben. Dennoch überzeugt das Aggregat, das dank moderner Turbotechnik satte 245 Pferdestärken leistet. Es entfacht über einen weiten Drehzahlbereich ein Drehmoment von 350 Nm und sorgt somit für einen zügigen Vortrieb der Mittelklasse-Limousine. Die guten Fahrleistungen spiegeln sich auch bei den Messergebnissen wieder. Hinsichtlich der Motorleistung ist auch der gemessene Kraftstoffverbrauch akzeptabel, der bei durchschnittlich 7,1 Liter Super pro 100 km liegt. Überzeugen kann der 3er auch bei der aktiven Sicherheit: u.a. sind nun auch ein Head-Up-Display und das "Active-Protection"-Sicherheitspaket erhältlich. Etwas Kritik verdient die Verarbeitung, die ohne Frage auf hohem Niveau ist, im Vergleich zum Vorgänger allerdings etwas nachgelassen hat. Nichtsdesto trotz ist der 3er eines der besten je getesteten Fahrzeuge, das in der Luxury Line mit dem Automatikgetriebe ab 41.560 Euro zu erwerben ist.

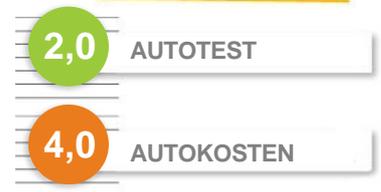
**Karosserie-varianten:** Kombi, Cabrio, Coupé. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo 159; Audi A4; Mercedes C-Klasse; Opel Insignia; VW Passat.

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

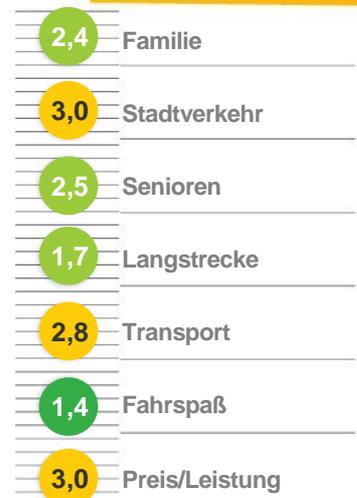
**-** hohe Anschaffungskosten, keine Garantie, Beifahrerairbag-Deaktivierung und klappbare Fondkopfstützen kosten Aufpreis



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



2,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

Die neue Generation der 3er Limousine kann mit einer guten Verarbeitung überzeugen. Die Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße verlaufen weitgehend schmal und gleichmäßig. Auch der Innenraum ist sauber verarbeitet, allerdings fehlt teilweise die Perfektion ins Detail. Die verwendeten Materialien sind meist hochwertig, erfüllen aber nicht lückenlos die Ansprüche an ein Premium-Fahrzeug. Kunststoffteile, die 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. Man merkt an der ein oder anderen Stelle, dass auch BMW versucht, die Kosten zu drücken.

**+** Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und der Motor nach unten sauber verkleidet, so dass sich Lärmemissionen und Luftverwirbelungen reduzieren und damit auch der Kraftstoffverbrauch nicht unnötig nach oben getrieben wird; die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung ver- und entriegelt; die Türausschnitte sind zufriedenstellend nach außen abgedichtet; die Türschweller werden durch Kunststoffabdeckungen vor Verkratzen geschützt.

**-** Die Türen fallen nicht so sauber ins Schloss wie man das gerne hätte, besonders hinten müssen diese oft mit Schwung geschlossen werden; Front und Heck sowie die Fahrzeugseiten sind ohne Schutzleisten und verzeihen keine Kratzer oder Rempeler, schon kleine Parkschäden bringen hohe Reparaturkosten mit sich.

2,6

### Alltagstauglichkeit

Der BMW 328i kann eine gute bis durchschnittliche Alltagstauglichkeit aufweisen. Das Fahrzeug verfügt über vier vollwertige Plätze und einen schmalen Sitz, der sich eher für kurze Strecken eignet.

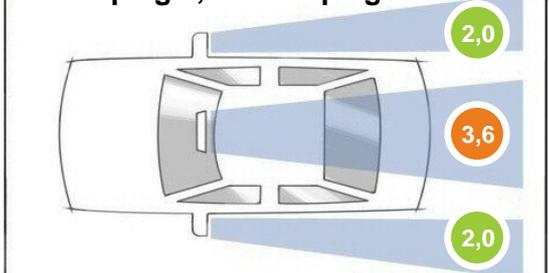
**+** Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden; gegen Aufpreis sind Runflat-Reifen erhältlich, die nach Luftverlust eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen.

**-** Die maximale Zuladung fällt mit 435 kg nur ausreichend aus; im Fall einer Reifenpanne ist serienmäßig nur ein Reifenreparaturset vorhanden; weder Reserverad noch Wagenheber sind an Bord.

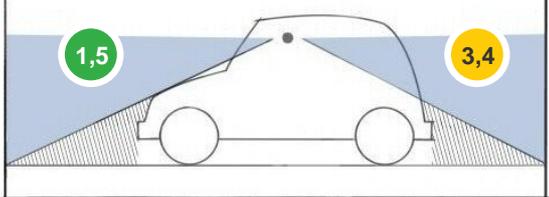
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

## 2,2 Sicht

Limousinentypisch ist die Karosserie besonders nach hinten unübersichtlich. Abhilfe leisten hier die Parksensoren, da sie den Fahrer optisch und akustisch auf Hindernisse hinweisen. Auch das Surround View Kamerasystem (optional) leistet Abhilfe: es ermöglicht aufgrund mehrere Kameras ein Umgebungsbild aus der Vogelperspektive - dies erleichtert das Herausfahren aus engen Lücken.

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug können gut erkannt werden; die recht großen Außenspiegel bieten ein ordentliches Sichtfeld und besitzen einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert; bei störendem Scheinwerferlicht blenden die Außen- und der Innenspiegel automatisch ab; gegen Aufpreis sind helle Bi-Xenonscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht erhältlich, auf Wunsch auch mit dynamischem 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; ein Einparkassistent vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und manövriert durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke (Aufpreis); die Windschutzscheibe wird von den Scheibenwischern großflächig gereinigt.

⊖ Die Sitze sind recht tief angeordnet, dadurch kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen schlechter überblicken; bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet die 3er Limousine nur mäßig ab, 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 (allerdings müssen dafür 60 Euro aufgewendet werden); Hindernisse hinter dem Fahrzeug lassen sich aufgrund des hohen Hecks schlecht erkennen; der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld.



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

## 2,7 Ein-/Ausstieg

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. Durch die recht niedrig angeordneten Sitze gehört komfortables Ein- und Aussteigen allerdings nach wie vor nicht zu den Stärken des 3er.

⊕ 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 Dachhimmel vorhanden, die das Ein- und Aussteigen erleichtern; die Follow-Me-Home-Funktion leuchtet auch nach dem Verriegeln des Fahrzeugs noch kurze Zeit das Umfeld aus.

⊖ Wählt man das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk ist die Karosserie um 10 mm tiefergelegt, dadurch ist die Sitzposition noch niedriger; es stört aber vor allem 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 beim Aussteigen aus den tiefen Sitzmulden wuchten muss.

---

### 3,0 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraumvolumen fällt mit 375 l zufriedenstellend aus.

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

⊖ Gegenüber dem Vorgänger fällt das Kofferraumvolumen 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).



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

---

### 3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe schwingt durch Druck auf die Entriegelungstaste oder Fernbedienung automatisch auf. Bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystems 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 man den Schlüssel bei sich trägt). Limousinentypisch ist die Ladeöffnung allerdings nicht besonders praktisch, besonders wenn man sperrige Gegenstände befördern möchte.

⊕ Die äußere Ladekante liegt mit 67 cm auf einer guten Höhe; auch wenn die Haltebügel der Klappe die Nutzbarkeit etwas einschränken, kann man insgesamt mit dem quadratischen und glattflächigen Format des Kofferraums zufrieden sein.

⊖ Der Kofferraum ist zwar nicht besonders tief, allerdings sind hinten liegende Gegenstände aufgrund der geringen Kofferraumhöhe nur schwer zugänglich; die Kofferraumbreite leidet zugunsten verkleideter Haltebügel der Kofferraumklappe; insgesamt fällt die Ladeöffnung recht klein aus; innen stört eine knapp 16 cm hohe Bordwand beim Ausladen; insgesamt fällt die Ladeöffnung recht klein aus, dadurch lassen sich sperrige Gegenstände schlecht einladen.

---

### 2,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich gegen Aufpreis dreigeteilt umklappen, so dass dem Kofferraum eine gute Variabilität attestiert werden kann.

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich einfach umklappen; unter dem Kofferraumboden befindet sich ein Staufach für kleine Gepäckstücke; optional sind im Kofferraum große und kleine Gepäcknetze vorhanden; da der Mittelteil der Rücksitzlehne klappbar ist, können lange Gegenstände leichter befördert werden; zur Ladungssicherung gibt es vier stabile Verzurrösen.

⊖ Es gibt zwar ein Netz mit sechs Befestigungsösen am Kofferraumboden, allerdings ist dieser lose, so dass eine sichere Befestigung nicht möglich ist; ein Skisack ist, wie bei einer klassischen Durchlademöglichkeit, nicht mehr in der Aufpreisliste zu finden; ein störendes Detail beim Umklappen der Lehnen ist, dass man nach dem Entriegeln (vom Kofferraum aus möglich) ins Fahrzeug muss um die Lehnen umzuklappen, da diese nicht automatisch nach vorne schwingen.

Die erste Orientierung im 3er fällt nicht schwer. Alle Grundfunktionen sind schnell verständlich. Etwas Einarbeitung ist erst erforderlich, wenn man sich in den zahlreichen Menüs des i-Drive zurechtfinden und die Einstellungen des Fahrzeugs den persönlichen Vorlieben anpassen möchte.

⊕ Das Lenkrad lässt sich optimal in Höhe und Weite anpassen; die Pedale sind optimal positioniert; der Automatikwählhebel ist gut erreichbar und in der Funktion schnell verständlich, so dass er intuitiv bedient werden kann; das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten aber vom Lenkrad leicht verdeckten Startknopf (der Schlüssel kann bei Wahl des Komfortzugangs in der Tasche bleiben); die Instrumente sind klar gezeichnet und können ausgezeichnet abgelesen werden; gegen Aufpreis gibt es ein weiteres großes und hochauflösendes Display im unteren Bereich der Instrumentenkombination - es informiert über wichtige Betriebszustände; Licht und Scheibenwischer werden gegen Aufpreis sensorgesteuert; Kontrollleuchten sind u.a. auch für das Fahrlicht im Kombiinstrument vertreten; die meisten Schalter sind praktisch angeordnet, nur die Leiste für die Assistenzsysteme ist sehr weit unten (links unten neben dem 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; 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- den Hörgenuss ermöglicht das Harman-Kardon-Soundsystem; gegen Aufpreis gibt es sowohl ein gut ablesbares und sinnvolles Head-Up-Display, wie auch einen Tempomat mit Bremsfunktion (die eingestellte Geschwindigkeit wird am Tachoring angezeigt); vorn gibt es genügend brauchbare Ablagen.

⊖ Vorn stört die Mittelkonsole etwas beim Anschnallen; die Gestaltung der Becherhalter ist sonderbar: möchte man diese nutzen, muss man ein Fach ausclippen das dann separat im Auto verstaut werden muss (auf dem Fach ist eine Zeichnung, wo es im Handschuhfach untergebracht werden soll).



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

Vorn fällt das Raumangebot üppig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Meter finden bequem Platz.

⊕ Die Kopffreiheit reicht für Personen bis etwas über 2,0 m; insgesamt stellt sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden ein.

⊖ Die Innenbreite ist nur durchschnittlich, zudem ist der Mitteltunnel recht voluminös.

---

## 2,6 Raumangebot hinten\*

Im Fond fällt das Platzangebot etwas kleiner aus als vorn.

⊕ Im Fond finden Personen bis 1,87 m genügend Kopffreiheit vor; die Beinfreiheit ist noch großzügiger; die Innenbreite entspricht einem guten Durchschnitt für einen Wagen der Mittelklasse.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Größe von 1,87 m ausreichend Platz.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Mit der klappbaren Rückenlehne weist der neue 3er eine ausreichende Innenraumvariabilität auf.

---

## 1,6 KOMFORT

---

### 1,7 Federung

Die Abstimmung des adaptiven Fahrwerks (optional) ist BMW sehr gut gelungen. Jeder Fahrertyp findet hier die passende Einstellung. Die Dynamische Dämpfer Kontrolle stellt 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 gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe; kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen gut gedämpft mit, unbequem wird es deshalb nicht; eine Stuckerneigung ist nicht vorhanden; Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sowie die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven fallen in allen Fahrmodi gering aus. Im Comfort+-Modus schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, ist aber im Gegenzug von kurzen Bodenwellen noch weniger beeindruckt. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl: kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher (es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor).

---

### 1,6 Sitze

Die straff gefederten, optionalen Sportsitze sorgen für einen hohen Sitzkomfort. 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 Vordersitze bieten eine gute Körperunterstützung, dabei ist auch der Seitenhalt in Kurven sehr gut; die Wangenbreite der Lehnen lässt sich elektrisch individuell anpassen; die Sitzfläche lässt sich ausziehen und bietet damit mehr Oberschenkelunterstützung; 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.

⊖ Bei sommerlichen Temperaturen können die Ledersitze schweißtreibend sein.

## 1,5 Innengeräusch

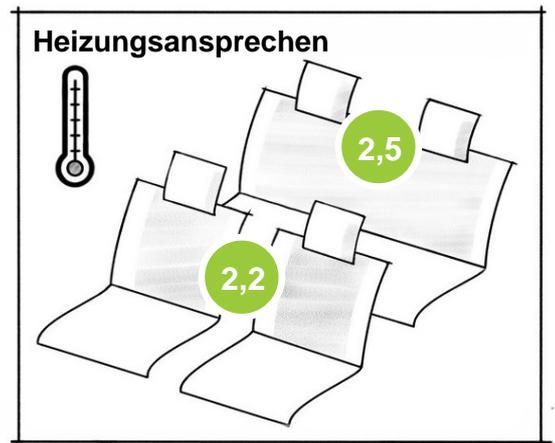
Insgesamt bleibt das Geräuschniveau niedrig, man merkt aber, dass BMW gegenüber dem Vorgänger wohl an der Geräuschdämmung gespart hat. Der Vorgänger war speziell bei höheren Geschwindigkeiten etwas leiser.

⊕ Bei 130 km/h werden lediglich etwas über 66 dB(A) im Innenraum gemessen; Fahr- und Motorgeräusche werden gut absorbiert.

## 1,6 Klimatisierung

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; beim Heizungstest (bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) weist die Heizung vorn wie hinten ein gutes Ansprechen auf.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen\*

Der aufgeladene 2,0-l-Benzinmotor weist eine Maximalleistung von 245 PS auf und entfacht bereits bei 1250 Umdrehungen pro Minute sein maximales Drehmoment von 350 Nm.

⊕ In Verbindung mit dem Acht-Stufen-Automaten kann der Motor sehr gute Fahrleistungen vorweisen, der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird bereits nach knapp 3,5 Sekunden abgeschlossen.

### 1,7 Laufkultur

Insgesamt ist die Laufkultur des Vierzylinders gut, entspricht aber nicht der des früheren Sechszylinders beim 328i.

⊕ Störende Brummfrequenzen sind zwar nicht vorhanden, aber beim Kaltstart läuft der Motor etwas rau.

### 1,1 Schaltung

Die optionale Achtgang-Sportautomatik funktioniert einwandfrei. Bei Konstantfahrten wählt die Automatik stets den höchstmöglichen Gang, damit herrschen niedrige, spritsparende Drehzahlen vor. Im EcoPro-Modus agiert die Automatik noch feinfühler 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, wirkt aber deutlich hektischer.

+ 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.

## 1,0 Getriebeabstufung

Die acht Gänge bieten eine große Gesamtspreizung - so dass ein schneller Sprint sowie ein dahin gleiten mit niedrigen Drehzahlen möglich ist.

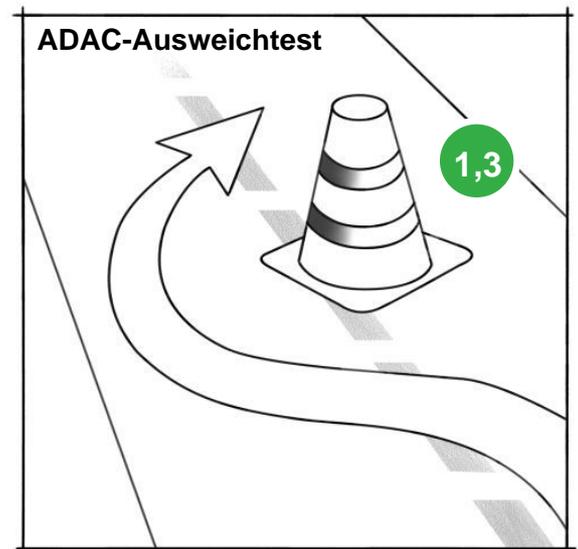
+ Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge; die lange Gesamtübersetzung passt sehr gut zum kräftigen Motor.

## 1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,1 Fahrstabilität

Mit den optionalen adaptiven Dämpfern und der variablen Sportlenkung besitzt die 3er Limousine 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 Antriebsräder ein; beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt das Fahrzeug einen sehr guten Eindruck - es lässt sich auch dank der sehr präzisen Sportlenkung agil durch den Parcours fahren und zeigt dabei ein weitgehend neutrales Fahrverhalten; dank des effektiv regelnden elektronischen Stabilitäts-Programms (DSC) besteht keine Schleudergefahr; das Fahrzeug ist tendenziell leicht untersteuernd ausgelegt, das kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen; dank des adaptiven Fahrwerks sind hohe Kurvengeschwindigkeiten realisierbar; bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten kaum; bei voller Beladung bleibt der 3er gutmütig und leicht beherrschbar.



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.

### 1,7 Lenkung\*

Die optionale variable Lenkung weist eine hohe Präzision um die Mittellage auf und das Rückstellmoment ist tadellos. Insgesamt wird dem Fahrer ein sehr guter Fahrbahnkontakt vermittelt, lediglich bei sehr hohen Geschwindigkeiten muss oft korrigiert werden.

+ Dank der variablen Lenkkraftunterstützung ist eine sehr direkte Auslegung möglich, die der Handlichkeit des 3ers zugute kommt, dabei aber gleichzeitig komfortables Rangieren ermöglicht.

- Der Wendekreis fällt mit 11,6 m größer aus als beim Vorgänger.

## 2,0 Bremse

Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach 37 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Cinturato P7 Runflat, 225/45 R17 91 Y); die Bremsanlage nimmt keinen Einfluss auf die Spurtreue.

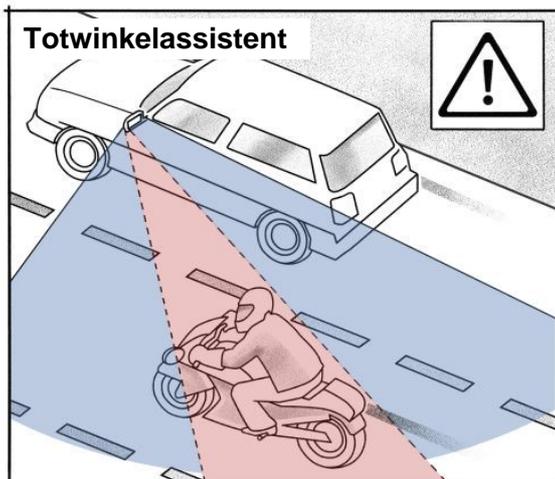
## 1,7 SICHERHEIT

### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

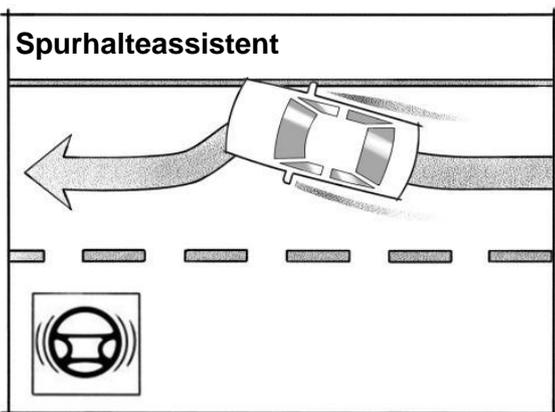
Für den 3er sind eine Vielzahl von Sicherheitssystemen erhältlich, so dass er ein hohes Maß an aktiver Sicherheit bietet.

⊕ ESP ist serienmäßig; der Bremsassistent hilft dem Fahrer das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen (serienmäßig); Reifen mit Notlaufeigenschaften sind optional erhältlich; ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem gibt es serienmäßig; ein Totwinkelassistent warnt, wenn sich Objekte im toten Winkel befinden (optional); der Spurverlassenswarner weist durch Lenkradvibrationen auf die Gefahr hin; optional gibt es Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurven- sowie Abbiegelicht und einem blendfreien Fernlichtassistenten (siehe Kapitel Sicht); das Kamerasystem für den Spurverlassenswarner verfügt zusätzlich über eine Verkehrszeichenerkennung und eine Kollisionswarnung; das Head-Up-Display projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer; 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 Kollision automatisch Maßnahmen ein, um die Insassen zu schützen (die Gurtstraffer werden aktiviert, offene Fenster werden geschlossen).

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



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.



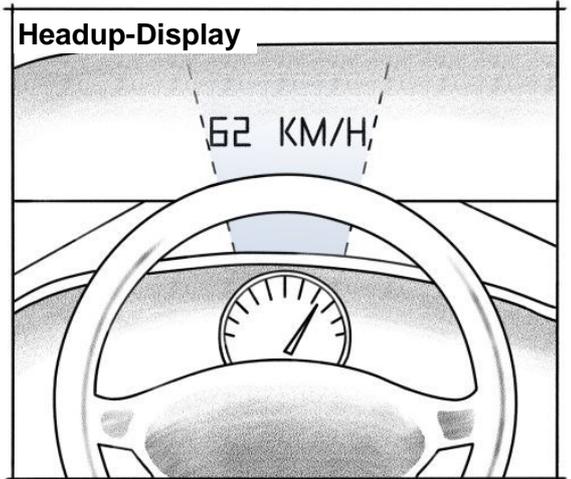
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



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.

## 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

**+** Gutes Ergebnis beim ADAC Crashtest, mit 95 Prozent der möglichen Punkte; aufwendiges Rückhaltesystem aus zweistufigen Airbags und Gurten mit Straffern und Kraftbegrenzern; Kopf- und durchgehende Seitenairbags; die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,86 m optimalen Schutz und sind aktiv ausgelegt - dadurch reduziert sich das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall; hinten reichen die Kopfstützen für 1,80 m große Insassen; auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten, der Ansnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt; ordert man die Active Protection, wird nach einem Unfall die Bremse automatisch aktiviert, um eine Folgekollision zu vermeiden; ordert man die Ausstattungsoption "BMW Assist", verfügt das Auto über die Möglichkeit, bei einem Unfall wenn der Crash- oder Airbagsensor ausgelöst hat, eine Notrufunktion zu aktivieren (es werden unter Anderem, die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt); an den stabilen Türgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen.



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.

## 2,1 Kindersicherheit

**+** 84 Prozent der möglichen Punkte beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm; auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen - besser noch mit dem Isofix-System; auf den äußeren Plätzen sind die Gurtschlösser fest und kurz, dadurch ist eine Einhandbedienung leichter möglich; die Sicherheitsgurte sind lang und eignen sich für Kindersitze mit großem Gurtbedarf; die Gurtanlenkpunkte weisen einen großen Abstand und eine optimale Position auf (hinten außen); Kindersitze können auf den äußeren Plätzen lagestabil befestigt werden; die elektrischen Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, dadurch sinkt das Verletzungsrisiko; eine Montage hoher Sitze ist auf dem Mittelsitz möglich; die Gurtschlösser sind im Fond verwechslungssicher; 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; die Nutzung von Kindersitzen im Fond auf dem Mittelsitz ist vom Hersteller nicht empfohlen;

## 1,9 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht der neue 3er mit 78 Prozent der möglichen Punkte ein deutlich besseres Ergebnis als sein Vorgänger.

**+** Guter Schutz für Erwachsene.

**-** Bei Kindern besteht ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

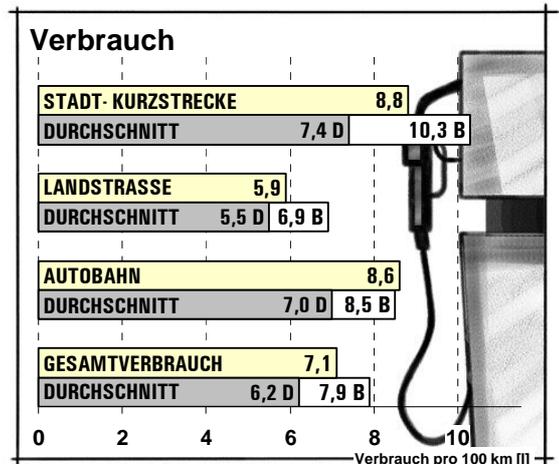
## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO2\*

Beim Verbrauch und CO2-Kapitel kann der 328i mit einem CO2-Ausstoß von 193 g/km ein durchschnittliches Ergebnis erzielen und erreicht im EcoTest 25 von 50 Punkten. Beim Test lag der Durchschnittsverbrauch bei 7,1 l/100 km. Innerorts betrug er trotz serienmäßigem Start-/Stopp-System 8,8 l/100 km, außerorts 5,9 l/100 km und auf der Autobahn 8,6 l/100 km

### 2,1 Schadstoffe

⊕ Insgesamt sind die Schadstoffanteile im Abgas gering, lediglich die Kohlenmonoxid-Werte fallen im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht aus. Daher werden 39 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffausstoß des ADAC-EcoTests vergeben. Zusammen mit den CO2-Punkten ergeben sich 64 Punkte und damit drei von fünf Sternen.



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

## 4,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 4,5 Betriebskosten\*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 328i nicht gerade sparsam mit dem teuren SuperPlus-Benzin umgeht, führt das zu hohen Kosten und somit einer nur mäßigen Note in diesem Kapitel.

### 5,4 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 2,0-Liter-Ottomotor 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 und die Kosten für Reifenersatz sind sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine allgemeine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### 2,1 Wertstabilität\*

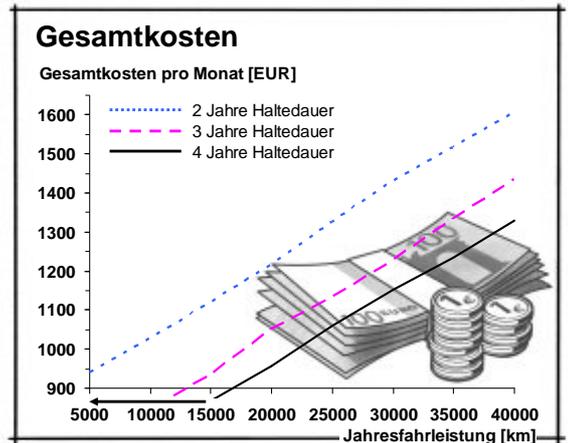
⊕ Die Wertstabilitätsberechnung basiert auf einem Zeitraum von vier Jahren. Da der 3er ein neues Modell ist und sich großer Beliebtheit erfreut, wirkt sich dies positiv auf den Werterhalt aus. Dies führt zur einer stabilen Restwert Prognose.

## 4,5 Kosten für Anschaffung\*

Der 328i zeigt sich mit dem Automatikgetriebe und der Ausstattungslinie "Luxury Line" recht teuer. Die Preise beginnen bei 41.560 Euro und steigen um weitere 4.200 Euro nach dem ADAC Ausstattungskorb wenn der 3er eine klassenübliche Ausstattung aufweisen soll.

## 3,4 Fixkosten\*

Die Versicherungskosten und die KFZ-Steuer bilden die fixen Kosten. Da diese recht hoch sind, platziert sich der 328i im unteren Mittelfeld seiner Fahrzeugklasse. Die KFZ-Steuer liegt mit 114 Euro pro Jahr im akzeptablen Bereich, jedoch sind die Versicherungseinstufungen durchweg schlecht (KH: 18;TK: 23; VK:24).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 868 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## 3,9 Monatliche Gesamtkosten\*

Der 328i schneidet auch bei den monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich nicht gut ab. Die gute Wertstabilität wirkt sich positiv aus, kann aber nicht die hohen Betriebs-, Werkstatt- und Fixkosten sowie den hohen Anschaffungspreis ausgleichen.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	320i	328i	335i	316d (DPF)	318d (DPF)	320d EDE (DPF)	320d (DPF)
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
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	6,1 SP	6,4 SP	7,9 SP	4,3 D	4,4 D	4,1 D	4,5 D
CO2 [g/km]	144	149	186	114	116	109	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/22	18/24/23	18/26/24	20/24/25	20/24/25	20/24/25	20/24/25
Steuer pro Jahr [Euro]	108	118	212	198	202	190	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	723	821	974	661	677	691	710
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-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	180 kW(245 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,6/11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>7,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,8/ 5,9/ 8,6 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	147g/km/ <b>193g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,2dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4624/1811/1429 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	<b>2035 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1570 kg/435 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>375 l/655 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>845 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>155 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>90 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>97 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>526 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>868 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/23
Grundpreis	41.560 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelight(Sicht-Paket)	1.790 Euro°
Automatikgetriebe	ab 2.260°
elektronische Dämpferkontrolle	1.100 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°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro°
Tempomat (Fahrkomfort-Paket)	750 Euro°
Totwinkelassistent	560 Euro°
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Xenonlicht (oder Sicht-Paket)	980 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	40 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen-Klima: 650 €)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.590 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	400 Euro

### AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<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	2,0	Fahrstabilität	1,1
Alltagstauglichkeit	2,6	Lenkung*	1,7
Sicht	2,2	Bremse	2,0
Ein-/Ausstieg	2,7	<b>Sicherheit</b>	<b>1,7</b>
Kofferraum-Volumen*	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,1	Kindersicherheit	2,1
<b>Innenraum</b>	<b>1,8</b>	Fußgängerschutz	1,9
Bedienung	1,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,8</b>
Raumangebot vorne*	2,1	Verbrauch/CO2*	3,5
Raumangebot hinten*	2,6	Schadstoffe	2,1
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>1,6</b>		
Federung	1,7		
Sitze	1,6		
Innengeräusch	1,5		
Klimatisierung	1,6		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,2</b>		
Fahrleistungen*	1,2		
Laufkultur	1,7		
Schaltung	1,1		
Getriebeabstufung	1,0		

### WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,9

Betriebskosten*	4,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,4
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Anschaffung*	4,5
Fixkosten*	3,4
Monatliche Gesamtkosten*	3,9

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