



BMW 320d Touring BluePerf. Sport Line Automatic (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(135 kW / 184 PS)

Nach der Limousine ist nun die neue Generation des 3er Touring erhältlich. Auch für diese bietet BMW drei Designvarianten an. Die im Testwagen verbaute "Sport Line" enthält Modifikationen an der Karosserie sowie auch im Innenraum. Sportlenkrad und -sitze vorn sowie rote Akzentleisten werten das sauber verarbeitete Interieur auf. Es gibt nun auch ein Head-Up-Display und eine Reihe an moderner Sicherheitsausstattung, wie ACC oder einen Spurverlassenswarner. Der Zwei-Liter-Selbstzünder sorgt in Verbindung mit der Acht-Gang-Automatik für gute Fahrleistungen und beim ADAC EcoTest für einen moderaten Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter auf 100 Kilometer. Im Abgas befinden sich sehr wenige Schadstoffe - hierfür ist der BluePerformance-Speicherkatalysator, der auch die Euro6-Abgasnorm erfüllt, maßgeblich verantwortlich. Doch auch die Fahreigenschaften liegen auf hohem Niveau und die optionalen adaptiven Dämpfer können dem Fahrerwunsch entsprechend angepasst werden. Allerdings ist die Liste der Sonderausstattung beim getesteten 3er Touring lang und der Anschaffungspreis von 42.450 Euro hoch. **Karosserievarianten:** Limousine, Cabrio, Coupé. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo 159 Sportwagon, Audi A4, Ford Mondeo Turnier, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia Sports Tourer, VW Passat Variant.

- +** sportliche und sichere Fahreigenschaften, sparsamer und spritziger Motor, viele aktive Sicherheitssysteme erhältlich
- nur gesetzliche Garantie, Beifahrerairbag-Deaktivierung und klappbare Fondkopfstützen kosten Aufpreis



ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,5 Senioren

1,6 Langstrecke

2,6 Transport

1,7 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2012
Text: Martin Poloczek

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

Der neue 3er Touring kann mit einer guten Verarbeitung überzeugen. Das Finish der Karosserie ist auf hohem Niveau, aber nicht völlig kritikfrei. Auch der Innenraum präsentiert sich hochwertig, man merkt aber an der ein oder anderen Stelle, dass BMW versucht die Kosten zu drücken: So erfüllen nicht alle Materialien im Innenraum lückenlos die Ansprüche an ein Premium-Fahrzeug.

+ Alle Anbauteile sind präzise eingepasst und die Spaltmaße verlaufen weitgehend schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist aerodynamisch optimiert, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen, ein Fehlbetankungsschutz ist ebenfalls vorhanden. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet und die lackierten Schweller durch Kunststoffleisten geschützt. Der Innenraum ist tadellos verarbeitet und erfreut mit meist hochwertigen Materialien. Armaturenbrett und Handschuhfach sind geschäumt, rote Applikationen (Sport Line) werben das Interieur optisch auf.

- Die Türen fallen nicht so sauber ins Schloss wie man das gerne hätte, oft schließen sie nur richtig wenn man die Türe mit Schwung ins Schloss wirft. Bei der Heckklappenverkleidung hat BMW etwas gespart und die Scharniere nur teilweise verkleidet. Die Motorhaubeninnenseite ist ohne schützenden Klarlack. Im Innenraum sind Kunststoffteile, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, teilweise hart und kratzempfindlich. Front, Heck sowie die Fahrzeugflanken sind ohne Schutzleisten, so können kleine Parkrempler teure Reparaturen nach sich ziehen.

2,3

Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit gibt der 3er Touring ein gutes Bild ab. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch eher für kurze Strecken eignet.

+ Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 1100 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling ist vorhanden. Der Testwagen verfügt über Reifen mit Notlaufeigenschaften (gegen Aufpreis), damit ist im Pannenfall eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt möglich.

- Die maximale Zuladung fällt mit 425 kg gering aus. Es sind weder Wagenheber noch Radmutterenschlüssel an Bord, so dass sich ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres realisieren lässt. Für den Fall einer Reifenpanne ist serienmäßig nur ein Reparaturset an Bord.

2,2

Sicht

Weder die Front noch das Heck sind gut einsehbar, allerdings lassen sich die Karosserieenden abschätzen. Punkten kann der 3er Touring mit dem Lichtsystem.

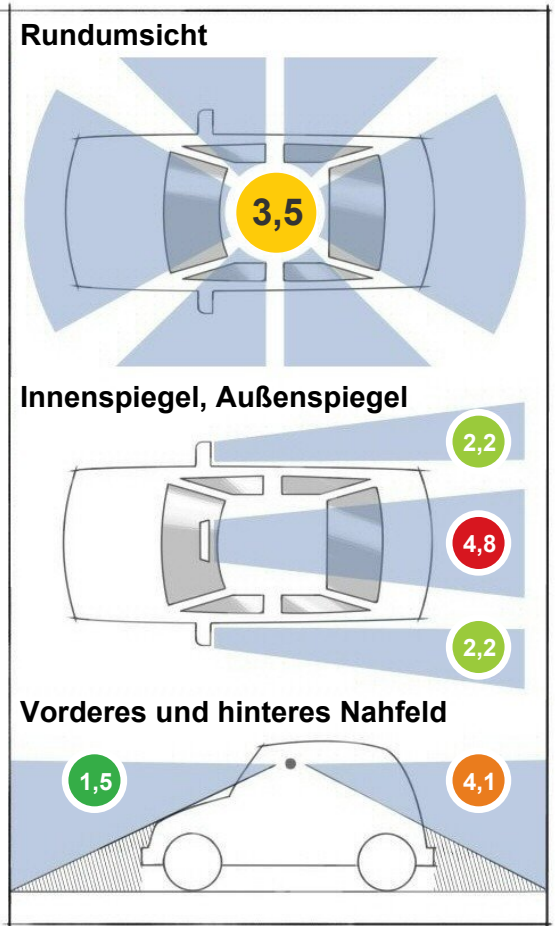
+ Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können aufgrund der flachen Motorhaube gut erkannt werden. Die Außenspiegel bieten ein großes Sichtfeld nach hinten und sind serienmäßig beheizbar (gegen Aufpreis elektrisch anklappbar).



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

Zudem besitzen sie einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Gegen Aufpreis sind sowohl die Außen- als auch der Innenspiegel automatisch abblendend. Die Windschutzscheibe wird von den Scheibenwischern großflächig gereinigt. Gegen Aufpreis sind helle Bi-Xenonscheinwerfer mit 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. Das aufwendige Scheinwerfersystem funktioniert sehr gut und ist 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 Rückfahrkamera (im Testwagen). Gegen weiteren Aufpreis ist das Surround View System erhältlich, es ermöglicht ein Umgebungsbild aus der Vogelperspektive. Optional gibt es auch einen Einparkassistenten, der während der Vorbeifahrt Parklücken vermisst und das Fahrzeug durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke manövriert (beides nicht im Testfahrzeug).

⊖ Die Sitze sind recht tief angeordnet, wodurch der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur mäßig überblicken kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung landet der 3er Touring im hinteren Klassenmittelfeld. Die breiten D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten stark ein. Empfehlenswert sind hier die optionalen klappbaren hinteren Kopfstützen, 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. Vergisst man die Kofferraumabdeckung nach dem Beladen nach unten zu ziehen, kann man bei der Heckscheibe nicht hinaussehen.



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

2,9

Ein-/Ausstieg

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 niedrig angeordneten Sitze kommt man trotz recht großer Türöffnungen nur zufriedenstellend ins und aus dem Fahrzeug.

⊕ Die Schweller liegen tief, so dass die Füße nicht zu weit angehoben werden müssen. Die Türaufhalter besitzen drei Rasterungen und halten die schweren Türen an Steigungen zufriedenstellend. Es gibt auf allen äußeren Sitzplätzen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. Mit der Follow-Me-Home-Funktion wird das Fahrzeugumfeld, nach dem Ver- und Entriegeln, eine gewisse Zeit lang noch ausgeleuchtet.

⊖ Die Sitzposition ist schon mit dem Standard-Fahrwerk 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. Darüber hinaus ist der Abstand zwischen den Sitzen und dem Dach gering, so dass der Kopf leicht gestoßen werden kann. Mit den Sportsitzen (Sport Line; Fahrer und Beifahrer) steigt man wegen der ausgeprägten Seitenwangen etwas schwieriger ein und aus als mit den Standardsitzen. Hinten funktioniert das Einsteigen zufriedenstellend, wobei auch hier der breite Schweller überwunden werden muss. Beim Aussteigen gilt es sich aus den tiefen Sitzmulden zu wuchten.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Im Klassenvergleich fällt das Ladeabteil durchschnittlich aus.

+ Legt man die Rücksitzlehnen um, fasst das Ladeabteil gute 705 Liter. Dann lässt sich der Kofferraum auch über einen gewissen Teil bis unters Dach beladen. Es können zehn handelsübliche Getränkeboxen transportiert werden.

⊖ Üblicherweise lassen sich nur 340 Liter im Kofferraum verstauen (gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung). Unter dem Kofferraumboden finden zwar noch weitere 35 Liter Platz, doch insgesamt ist dies dennoch wenig.



Mit nur 340 l Volumen ist der Kofferraum des 3er touring um 35 l kleiner als bei der Limousine. Die Beladbarkeit ist dagegen ungleich besser.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit fällt beim 3er Touring gut aus.

+ Die Heckklappe wird elektrisch geöffnet und geschlossen - 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). Die äußere Ladekante liegt mit 61 Zentimetern recht niedrig, wodurch das Ladegut zum Einladen nicht weit angehoben werden muss. Gleiches gilt beim Ausladen, der Ladeboden innen ist nahezu eben zur Ladekante (Stufe von 3,5 cm). Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Zum Einladen kleinerer Gegenstände kann auch nur die Heckscheibe geöffnet werden. Bei großen Gegenständen erweist sich die hohe Ladeöffnung als praktisch. Der Kofferraum erweist sich als gut beleuchtet, es gibt zwei Leuchten seitlich im Kofferraum und zwei Lampen in der Kofferraumklappe, die in das Ladeabteil leuchten.

⊖ Die elektrische Heckklappe schwingt nur auf 1,79 m über dem Boden und der Schlossbügel steht gefährlich ab, wodurch man sich den Kopf leicht stoßen kann. Die Heckklappe kann manuell etwas nachgedrückt werden, dann bietet sie Personen bis 1,82 m genügend Platz darunter. Die Heckklappenabdeckung ist in den D-Säulen geführt, vergisst man diese nach dem Beladen nach unten zu ziehen wird der Blick durch die Heckscheibe sehr stark eingeschränkt.

1,7 Kofferraum-Variabilität

Der 3er Touring kann mit einer guten Kofferraum-Variabilität punkten.

⊕ Die Rückbank ist serienmäßig dreigeteilt, das Umlegen ist nur von vorn aber ohne großen Kraftaufwand möglich. Ordert man das aufpreispflichtige Ablagenpaket, befindet sich unter dem Kofferraumboden ein großes Staufach für kleines Gepäck, ein zusätzliches Ablagenetz auf der linken Kofferraumseite und ein einstellbares Bügelbefestigungssystem. Da das Mittelteil der Rücksitzlehne separat klappbar ist, gibt es zwar keinen Skisack, lange Gegenstände lassen sich aber dennoch leichter transportieren. Ein Netz trennt den Lade- vom Passagierraum und bietet den Insassen zusätzlichen Schutz.

1,8 INNENRAUM

1,1 Bedienung

Die erste Orientierung im 3er Touring fällt nicht schwer. Alle Grundfunktionen sind schnell verständlich. Etwas Einarbeitung ist 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 und die Pedale sind optimal positioniert. Der Wählhebel liegt gut zur Hand und ist intuitiv bedienbar. Der Motorstart 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, die sich gut ablesen lassen. Gegen Aufpreis gibt es ein weiteres großes und hochauflösendes Display im unteren Bereich der Instrumentenkombination. Nun wird der Fahrer auch wieder über wichtige Betriebszustände, wie Lichtstatus informiert. Über den Bordcomputer lassen sich wichtige Reisedaten, wie Momentan- oder Durchschnittsverbrauch abrufen. Das Licht wird über den beleuchteten, links am Armaturenbrett positionierten Drehschalter aktiviert - alternativ kann man die Steuerung des Fahr- und Fernlichts auch einem Sensor überlassen. Die Schalter der Nebelleuchten befinden sich in der Nähe des Lichtschalters. Auch die Scheibenwischer werden sensorgesteuert. Gegen weiteren Aufpreis gibt es ein gut ablesbares und sinnvolles Head-Up-Display, dort werden u.a. die Geschwindigkeit oder Navigationsanweisungen angezeigt. Im Lenkrad sind Bedienelemente für die Geschwindigkeitsregelanlage - die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt - und das Audiosystem. Das große Display des Radio-/Navigationssystem ist mittig positioniert und sehr gut ablesbar. 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. Auch das Bedienfeld der Klimaautomatik sitzt griffgünstig, die Tasten sind verständlich und groß genug. Der Heckscheibenheizungsschalter ist groß und die Heckscheibenheizung besitzt eine automatische Abschaltung. Auch der mittig zwischen den Sitzen angeordnete iDrive-Controller liegt gut zur Hand - das System selbst ist umfangreich, aber nach einer Eingewöhnungsphase leicht und intuitiv bedienbar. Insgesamt sind die meisten Schalter praktisch angeordnet und beleuchtet, nur die Leiste für die Assistenzsysteme ist weit nach unten gerutscht (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. Vorn gibt es genügend brauchbare Ablagen.



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

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

2,1 Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Raumangebot im Klassenvergleich üppig aus.

+ Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt noch etwas großzügiger aus. Insgesamt stellt sich ein noch angenehmes subjektives Raumgefühl ein.

– Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse noch zufriedenstellend aus. Zudem wird der Innenraum, besonders im Kniebereich durch die breite Mittelkonsole und den voluminösen Getriebetunnel eingeschränkt.

2,3 Raumangebot hinten*

Hinten ist das Platzangebot im Vergleich zum Vorgänger angewachsen und recht großzügig.

+ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond Passagiere bis 1,92 m Körpergröße genügend Beinfreiheit vor - auch hier ist die Kopffreiheit großzügiger bemessen. Die Innenbreite liegt hier im guten Klassenmittelfeld und auch das subjektive Raumempfinden ist noch gut.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Größe von 1,92 m ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze können in Liegeposition gebracht werden und die Rückbank ist dreigeteilt klappbar, andere Sitzvarianten werden nicht angeboten, damit fällt die Innenraum-Variabilität nur ausreichend aus.

1,8 KOMFORT

1,9 Federung

Die Abstimmung des adaptiven Fahrwerks (optional) ist BMW sehr gut gelungen. Je nach Wunsch ist das Ansprechen des Fahrwerks, Einstellung über den Fahrerlebnisschalter, komfortabel oder auch straffer (Comfort und Sport).

+ Im Sport-Modus werden lange Bodenwellen souverän und ohne Nachschwingen absorbiert, dann sind auch die Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven gut gedämpft. Allerdings spricht der 3er Touring dann auch etwas direkter auf Fahrbahnunebenheiten an und zeigt eine leichte Stuckerneigung. Auf Einzelhindernisse und kurze Fahrbahnwellen spricht der 3er Touring im Comfort-Modus feiner an: Diese werden gut gedämpft und werden nur leicht von den Insassen wahrgenommen, allerdings fallen hier auch die Karosserieneigungen etwas ausgeprägter aus. Raue Fahrbahnbeläge, Kopfsteinpflaster und Querfugen dringen etwas weniger gedämpft bis zu den Passagieren durch, unbequem wird es aber nicht. Insgesamt kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

1,6 Sitze

Die straff gefederten, Sportsitze (Sport Line Serie) sorgen für einen hohen Sitzkomfort.

⊕ Beide Vordersitze lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen und besitzen eine Memory-Funktion (Aufpreis). Gegen weiteren Aufpreis besitzen auch beide Vordersitze eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten neben hohen Lehnen auch eine gute Rückenunterstützung. Zudem ist die Wangenbreite der Lehne einstellbar und die Sitzfläche stark konturiert, so dass ein sehr guter Seitenhalt in Kurven geboten wird. Darüber hinaus lässt sich die Sitzfläche ausziehen und bietet damit mehr Oberschenkelunterstützung. Der Fahrer kann dank stabilem Trittbrett seinen linken Fuß fest abstützen. Insgesamt ist die Sitzposition des Fahrers angenehm. Im Fond ist das Polster ebenfalls recht straff und die Konturierung noch zufriedenstellend, zur Mitte hin ist der Seitenhalt jedoch nicht besonders ausgeprägt. Die Lehne erweist sich ebenfalls als hoch. Große Personen finden auf der Rückbank etwas wenig Oberschenkelunterstützung vor, so dass die Sitzposition hier noch zufriedenstellend ist.

⊖ Bei sommerlichen Temperaturen können die Ledersitze schweißtreibend sein.

1,8 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt gering.

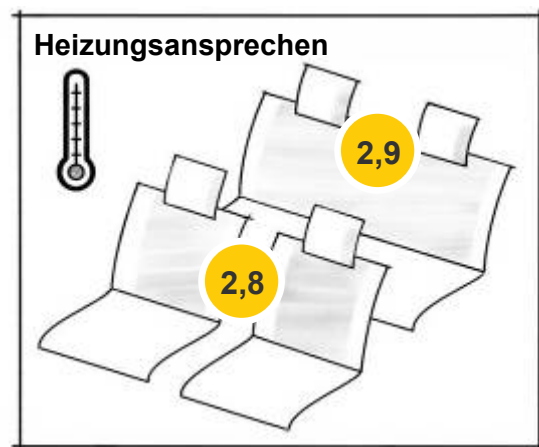
⊕ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h niedrige 66 dB(A). Subjektiv ist das Geräuschniveau ebenfalls recht angenehm, wenn auch das Diesel-Aggregat besonders unter Last im Innenraum präsent ist. Windgeräusche zeigen sich ebenfalls gut gedämpft, steigen aber mit den Geschwindigkeiten an. Auf guten Fahrbahnbelägen fallen Fahrgeräusche kaum auf.

⊖ Speziell bei rauen Fahrbahnbelägen dröhnt es im Innenraum, dann ist auch ein geringes Poltern vom Fahrwerk im Fahrgastraum zu vernehmen.

1,9 Klimatisierung

Serienmäßig ist der 3er Touring mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die Zwei-Zonen-Klimaautomatik verbaut.

⊕ Fahrer und Beifahrer können sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung separat einstellen. Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschaltung, einen Aktivkohlefilter sowie einen Sonnen- und Beschlagsensor. Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden. Beim ADAC Heizungstest wird der Innenraum sowohl vorn wie hinten in einer zufriedenstellenden Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt. Ordert man das Wärmekomfort Paket gibt es vorn und auf den äußeren Fondplätzen eine Sitzheizung sowie eine Lenkradheizung.



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

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

Der 320d Touring kann in Verbindung mit dem Sport-Automatik-Getriebe gute Fahrleistungen realisieren. Das Zwei-Liter-Diesellaggregat leistet maximal 184 PS entfacht bereits bei 1.750 U/min ein Drehmoment von 380 Nm.

+ Der 3er Touring schiebt bereits bei niedrigen Drehzahlen kräftig an und weist auch bei hohen Drehzahlen Zugkraftreserven auf. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 4,6 Sekunden absolviert.

2,2 Laufkultur

Insgesamt legt der Vierzylinder Dieselmotor eine gute Laufkultur an den Tag.

+ Ist der Motor warm, sind kaum Vibrationen im Innenraum vorhanden. Dann läuft der Motor auch über einen großen Drehzahlbereich frei von störenden Brummfrequenzen.

- Ist das Aggregat kalt, spürt man die Vibrationen des Selbstzünders deutlicher. Dies ist auch unter Last der Fall, dann dröhnt es zudem etwas im Innenraum (etwa zw. 1000 und 1500 U/min).

1,1 Schaltung

Der Testwagen war mit der Acht-Gang-Sport-Automatik ausgestattet, die sehr gut mit dem Selbstzünder harmonisiert.

+ Die Sportautomatik funktioniert einwandfrei - die Gangstufen werden meist ruckfrei und ohne Verzögerung geschaltet. Lediglich beim Anfahren ist eine leichte Verzögerung vorhanden. Der Wählhebel kann intuitiv bedient werden und zudem besteht die Möglichkeit, die Gänge manuell am Wählhebel oder mittels Schaltpaddel am Lenkrad zu schalten. Auch der Rückwärtsgang lässt sich stets einwandfrei schalten. Bei Konstantfahrten wählt die Automatik stets den höchstmöglichen Gang, damit niedrige und somit spritsparende Drehzahlen vorherrschen. Im EcoPro-Modus spricht das Getriebe auf Gasstöße nicht so sensibel an und hält die Drehzahlen auch bei Leistungsabforderung 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. An Steigungen wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs vermieden.

1,0 Getriebeabstufung

Die acht Gänge bieten eine große Gesamtspreizung, so dass für jeden Drehzahlbereich eine passende Übersetzung zur Verfügung steht.

+ Die einzelnen Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die lange Gesamtübersetzung passt perfekt zum kräftigen Diesel. Bei 130 km/h dreht das Aggregat mit spritsparenden 2050 U/min.

1,8

FAHREIGENSCHAFTEN

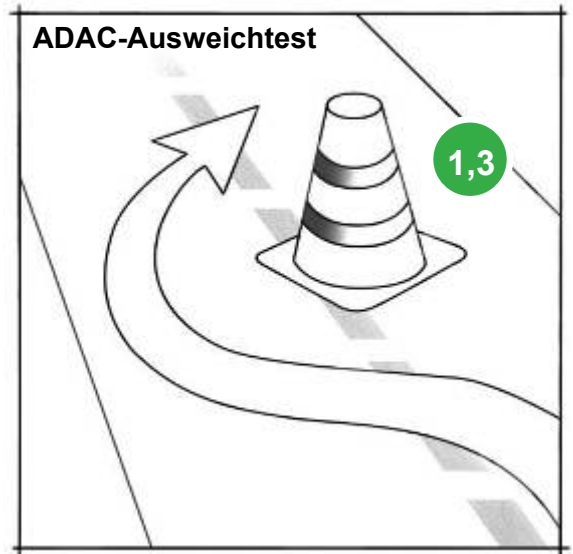
1,6

Fahrstabilität

Der 3er Touring überzeugt mit einer guten Fahrstabilität, reagiert aber etwas sensibler auf Lastwechsel als die Limousine.

⊕ Der 3er Touring reagiert gut auf plötzliche Lenkimpulse: Im Sport-Modus wird das Fahrzeug auch wieder schnell stabilisiert, im Comfort-Modus pendelt das Heck etwas nach. Der BMW bleibt sicher beherrschbar und lässt sich weder von Spurrillen noch von Fahrbahnverwerfungen aus der Ruhe bringen. Auf weniger griffigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen den Hecktriebler ein und unterbindet durchdrehende Antriebsräder. Beim ADAC Ausweichtest hinterlässt das Fahrzeug einen sehr guten Eindruck: Es lässt sich dank der sehr präzisen Lenkung agil und recht neutral durch den Parcours fahren. In Gefahrensituationen greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) zuverlässig und effektiv. Prinzipiell ist das Fahrzeug untersteuernd ausgelegt - das kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen - hebt man jedoch das Gaspedal in der Kurve drängt das Heck etwas nach. Bei voller Beladung ändert sich das Verhalten des 3er Touring aufgrund der variablen Dämpfer kaum.

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.

1,9

Lenkung*

Die Lenkung kann mit guten Eigenschaften überzeugen. Zudem fällt der Wendekreis im Klassenvergleich recht gering aus.

⊕ Die Lenkung reagiert spontan auf Befehle und kann mit einer guten Präzision überzeugen. Die Lenkradrückmeldung ist schon bei geringen Lenkwinkeln gut und wird mit steigendem Lenkeinschlag größer. Dank der variablen Lenkkraftunterstützung ist kein hoher Lenkaufwand beim Rangieren notwendig - die Lenkübersetzung hat BMW durchschnittlich gewählt. Der Wendekreis erweist sich mit 11,15 m als recht gering.

1,8

Bremse

Die Bremsanlage zeigt sich effektiv und standfest.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach 36,4 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Cinturato P7 Runflat, 225/45 R18 91Y). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Der 3er Touring zeigt auch bei Vollbremsungen in Kurven eine gute Spurtreue.

1,6

SICHERHEIT

1,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

+ Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm ist der 3er Touring serienmäßig mit einem Bremsassistenten ausgestattet, der in Gefahrensituationen dem Fahrer hilft das volle Bremspotenzial zu nutzen. Ab Werk ist auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem vorhanden. Run-Flat-Reifen gibt es gegen Aufpreis. Optional sind Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurven- sowie Abbiegelicht und einem blendfreien Fernlichtassistenten (siehe Kapitel Sicht) erhältlich. Auf Wunsch gibt es auch einen effektiven Spurverlassenswarner (inkl. Kollisionswarnung) und einen Totwinkelassistenten - der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter bei drohender Gefahr aufmerksam gemacht. Gegen weiteren Aufpreis ist eine Verkehrszeichenerkennung erhältlich. Bei Wahl des optionalen ACC (Geschwindigkeits- und Abstandsregelung) leitet der 3er Touring bei einer drohenden Kollision eine Teilbremsung ein. Ein weiteres Highlight ist das Head-Up-Display, es projiziert die Geschwindigkeit, Tempobegrenzungen und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer. Bei einer Notbremsung blinken die LED-Bremslichter 5-mal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Optional ist auch eine Aktivlenkung mit variabler Lenkübersetzung erhältlich.

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

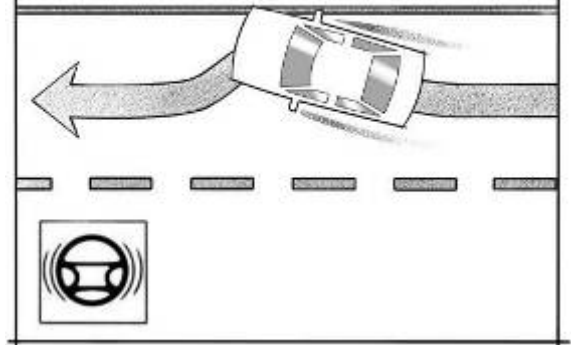
1,4

Passive Sicherheit - Insassen

Beim Insassenschutz gibt der 3er Touring ebenfalls ein gutes Bild ab.

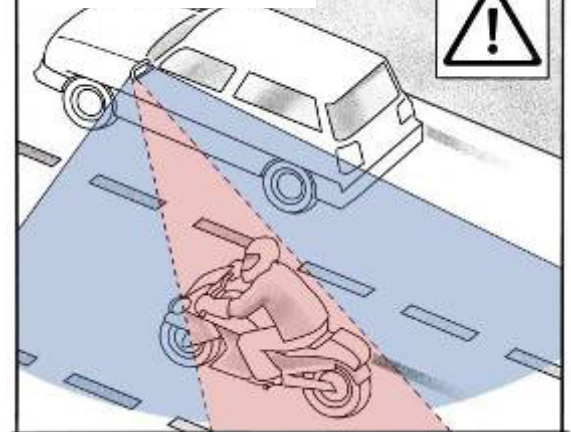
+ Der BMW 3er kann beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm mit einem Erfüllungsgrad von 95 Prozent ein gutes Ergebnis einfahren. Serienmäßig gibt es vorn Front- und Seitenairbags sowie Kopfairbags vorn und hinten. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,86 m optimalen Schutz - sie sind in drei Stufen nach vorn schwenkbar und weisen dadurch einen geringen Abstand zum Kopf auf. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt sich anzugurten, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt.

Spurhalteassistent



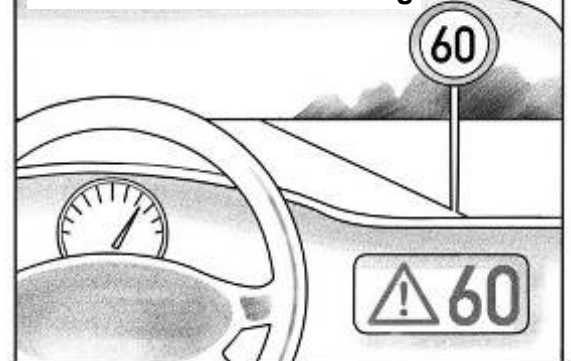
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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.

Verkehrszeichenerkennung



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.

An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann. Das Sicherheitspaket Active Protection leitet bei einer drohenden Kollision automatisch Maßnahmen ein, um die Insassen zu schützen. So werden die Gurtstraffer aktiviert, offene Fenster geschlossen und nach einer Kollision automatisch die Bremse betätigt, um möglichst die Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer zweiten Kollision zu verringern. 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 an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprechverbindung aufgebaut.

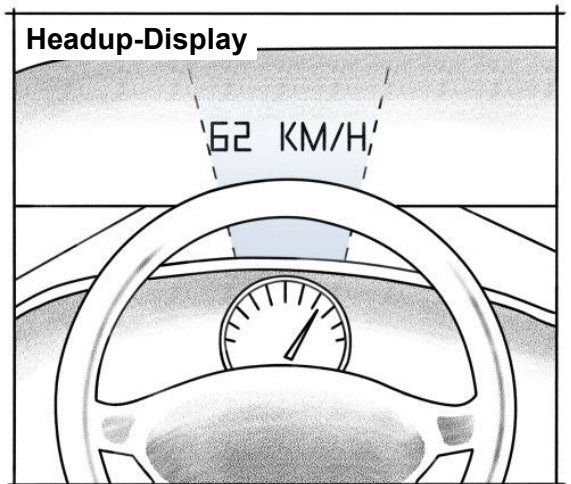
⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für 1,77 m große Insassen, zudem könnte der Abstand zum Kopf geringer sein.

1,8 Kindersicherheit

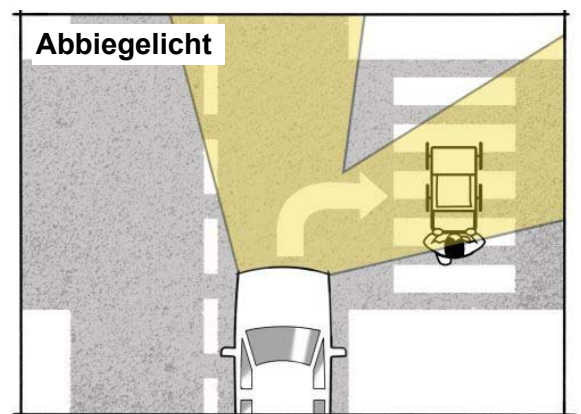
Die Kindersicherheit des 3ers ist ebenfalls gut. Laut Bedienungsanleitung eignen sich der Beifahrersitz (nur mit Airbagabschaltung) und die äußeren Fondplätze zur Befestigung von Kindersitzen.

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der 3er einen Erfüllungsgrad von 84 Prozent auf. Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen - alternativ kann hier auch das Isofix-System problemlos verwendet werden. Auf den äußeren Plätzen sind die Gurtschlösser fest und kurz, dadurch ist eine Einhandbedienung leichter möglich. Hier sind auch die Sicherheitsgurte lang und eignen sich für Kindersitze mit großem Gurtbedarf. Die Anlenkpunkte weisen einen großen Abstand und eine optimale Position auf (hinten außen). Das Polster ist formstabil, so dass Kindersitze auf den äußeren Plätzen lagestabil befestigt werden können. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, dadurch sinkt das Verletzungsrisiko. Eine Montage hoher Sitze ist auf allen Plätzen möglich. Die Gurtschlösser sind im Fond verwechslungssicher.

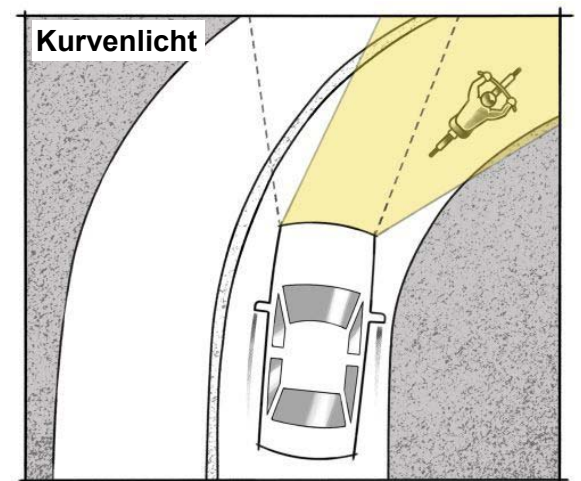
⊖ Nur gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Airbag mit einem Schalter deaktivierbar, kombiniert mit einer Isofix-Befestigung - unverständlich, dass BMW hierfür immer noch Aufpreis verlangt. Der Sitz hinten in der Mitte ist wegen der Sitzform und der ungünstigen Gurtanlenkpunkte für Kindersitze nicht geeignet.



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.



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.



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

1,9 Fußgängerschutz

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

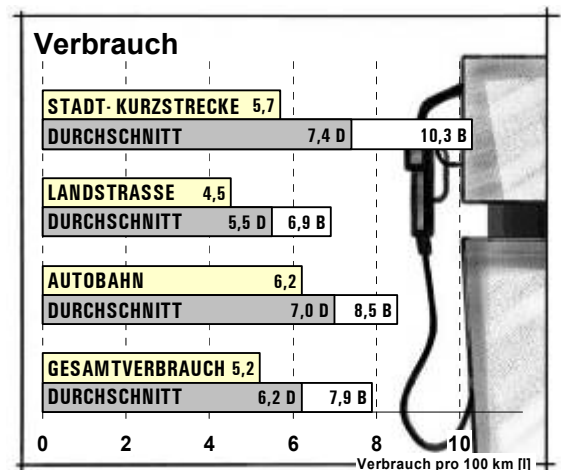
- + Guter Schutz für Erwachsene.
- Bei Kindern besteht ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel landet der 320d Touring BluePerformance Automatic im guten Klassenmittelfeld.

- + Der ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 167 g/km - dies entspricht 33 Punkten in diesem Kapitel. Der resultierende Testverbrauch liegt im Schnitt bei 5,2 Liter auf 100 Kilometer. Er setzt sich aus 5,7 l/100 km innerorts - mit Start-Stopp-System - 4,5 l/100 km außerorts und 6,2 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,1 Schadstoffe

Dank guter Abgasnachbehandlung kann der 320d Touring BluePerformance Automatic hier voll überzeugen.

- + Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf sehr niedrigem Niveau - der Lohn sind 49 von 50 Punkten. Insgesamt kann er im ADAC EcoTest 82 Punkte einfahren und erhält damit vier von fünf möglichen Sternen.

3,4 AUTOKOSTEN

2,1 Betriebskosten*

- + Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 320d Touring BluePerformance recht sparsam mit dem Dieselmotorkraftstoff umgeht, erhält er folglich bei den Betriebskosten eine gute Benotung.

4,8 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).

0,9 Wertstabilität*

+ Der 3er Touring hat sich bisher auf dem Gebrauchtwagenmarkt immer als wertstabiles Auto präsentiert. Das wird auch für die neueste Modellgeneration gelten. Daher kann dank geringem Verbrauch, aktueller Sicherheitssysteme und guter Praktikabilität ein sehr stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.

4,7 Kosten für Anschaffung*

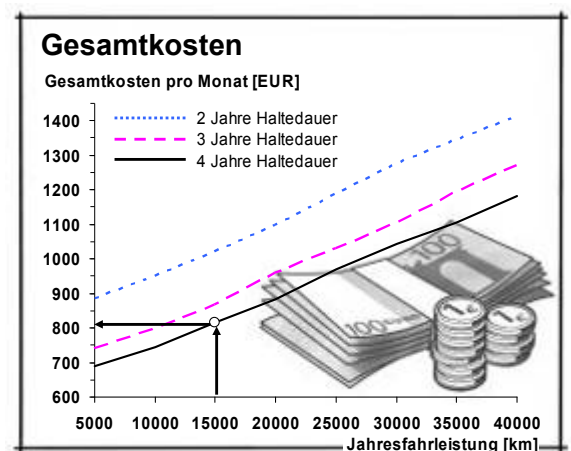
- Teuer zeigt sich der 320d Touring in der Anschaffung. Mit Automatikgetriebe, dem BluePerformance-Paket und der Ausstattungslinie "Sport Line" muss man mindestens 42.450 Euro aufbringen. Das ist angesichts der nicht unbedingt reichhaltigen Serienausstattung ein stolzer Preis. Sollen nämlich alle klassenüblichen Details an Bord sein, so müssen weitere 4170 Euro aufgewendet werden. 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.

4,0 Fixkosten*

- Auch die Fixkosten fallen hoch aus. Allein für die Kfz-Steuer sind jährlich 216 Euro fällig. Doch auch die Versicherungsklassen sind durchweg ungünstig (KH: 18; TK: 26; VK: 23).

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Den niedrigen Betriebskosten stehen hohe Werkstatt- und Fixkosten gegenüber. Zudem wirken sich der teure Anschaffungspreis und die hohen Fixkosten negativ auf aus. Dadurch landet der 320d Touring BluePerformance Automatic bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten im hinteren Klassenmittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 815 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	320i	328i	316d (DPF)	318d (DPF)	320d (DPF)	330d Automatic (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	4/1995	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW(PS)]	135(184)	180(245)	85(116)	105(143)	135(184)	190(258)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	260/1750	320/1750	380/1750	560/1500
0-100 km/h[s]	7,5	6,0	11,2	9,2	7,7	5,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	233	250	200	210	230	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,4 SP	6,8 SP	4,5 D	4,5 D	4,7 D	5,1 D
CO2 [g/km]	149	159	119	119	124	135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/22	16/24/23	18/22/26	18/23/26	18/23/26	18/26/26
Steuer pro Jahr [Euro]	118	138	208	208	218	335
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	768	871	689	708	748	919
Preis [Euro]	34.850	39.150	32.350	34.350	37.100	46.150

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	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	11,15/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,7/ 4,5/ 6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	123g/km / 167g/km
Innengeräusch 130km/h	66,0dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4624/1811/1429 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1625 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/705 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	1095 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	111 Euro
Monatliche Werkstattkosten	81 Euro
Monatliche Fixkosten	129 Euro
Monatlicher Wertverlust	494 Euro
Monatliche Gesamtkosten	815 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/26
Grundpreis	42.450 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 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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Sicht-Paket)	1.790 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro
Aktivlenkung	450 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°
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor (oder Sicht-Paket)	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	420 Euro°
Spurassistent (inkl. Auffahwarner)	520 Euro°
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	460 Euro°
Totwinkelassistent	560 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 (oder Sicht-Paket)	180 Euro°
Keyless Entry	570 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen)	650 Euro°
Navigationssystem	ab 1.590
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (40-20-40)	Serie

AUSSEN

Einparkhilfe hinten (und vorn)	790 Euro°
Lackierung Metallic	840 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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

AUTOKOSTEN

3,4

Betriebskosten*	2,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,8
Wertstabilität*	0,9
Kosten für Anschaffung*	4,7
Fixkosten*	4,0
Monatliche Gesamtkosten*	3,4

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen