



BMW 320d EfficientDynamics Edition BluePerformance (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (120kW/163PS)



B MW bietet nun auch eine verbrauchsoptimierte Version der 3er Reihe an, den 320d EfficientDynamics Edition. Ein 2,0 Liter Selbstzündermotor dient als Antrieb. Das Aggregat weist (hier) eine Maximalleistung von 163 Pferdestärken auf und entfacht ein maximales Drehmoment von 380 Nm. Bei dieser Variante ist standardmäßig der EcoPro-Modus aktiviert, der beim Kraftstoffsparen helfen soll. Die optimierte Gaspedal-/Getriebekennlinie, eine Schaltpunktanzeige, die längere Gesamtübersetzung des Sechsgang-Getriebes, sowie eine verbesserte Aerodynamik und rollwiderstandsoptimierte Reifen tragen zur Verbrauchsreduktion bei. Darüber hinaus ist für den 3er die BMW BluePerformance Technologie erhältlich, dann erfüllt er die Euro6-Abgasnorm. Das Ergebnis: Ein Durchschnittsverbrauch von 4,5 l/100 km und fünf Sterne im ADAC EcoTest. Zudem bietet der Diesel gute Fahrleistungen, allerdings ist das harte Arbeitsprinzip des Selbstzünders besonders am Schalthebel zu spüren. Das adaptive Fahrwerk sowie die Sportsitze (beides gegen Aufpreis) sorgen für guten Komfort. Zu erwerben ist der getestete 3er ab 36.540 Euro - das ist für einen Mittelklassewagen teuer, zumal weitere rund 4.200 Euro fällig sind wenn die klassenübliche Ausstattung an Bord sein soll.

Karosserievarianten: Kombi, Cabrio, Coupé. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo 159, Audi A4, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, VW Passat.

+ große Reichweite, sichere Fahreigenschaften, günstiger Kraftstoffverbrauch, viele aktive Sicherheitssysteme erhältlich

- unübersichtliche Karosserie, Beifahrerairbag-Deaktivierung und klappbare Fondkopfstützen kosten Aufpreis

ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,6 Senioren

1,6 Langstrecke

2,8 Transport

2,0 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

Der 3er 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 auch 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 effektiver 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, schwarze Zierleisten und Alu-Applikationen werten 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. Die Heckklappenverkleidung könnte etwas wertiger ausfallen und besser befestigt sein. 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.

2,5

Alltagstauglichkeit

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

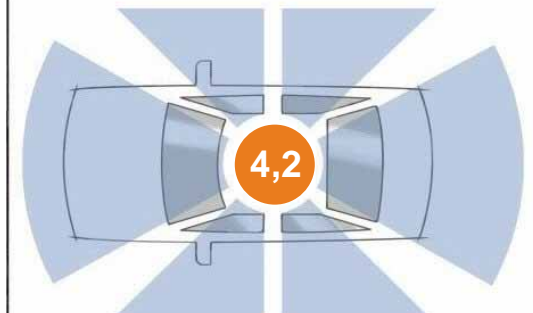
+ Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 1270 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht.

- Die maximale Zuladung fällt mit 435 kg gering aus. Für den Fall einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Es sind weder Wagenheber noch Radmutterenschlüssel an Bord, so dass sich ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres realisieren lässt.

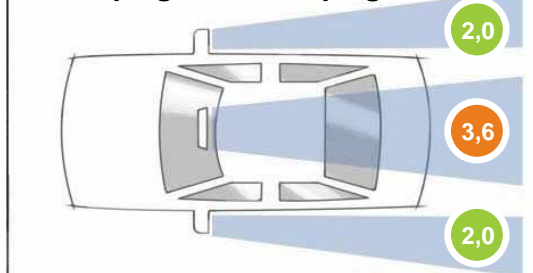


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten - sind allerdings nur optional gegen Aufpreis verfügbar.

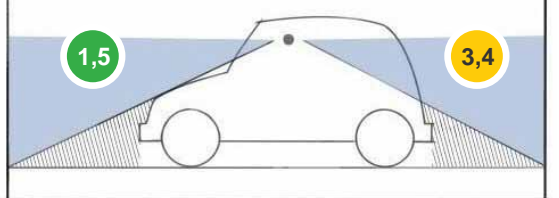
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

Limousinentypisch ist die Karosserie besonders nach hinten unübersichtlich. Punkten kann der 3er hingegen mit dem optionalen 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). 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 (im Testwagen). 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 schneidet die 3er Limousine nicht gut ab. Vor allem nach schräg hinten lässt die Sicht zu wünschen übrig. 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.

Der Testwagen war mit dem optionalen schlüssellosen Komfortzugang ausgestattet: Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben, bei 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 vorn drei Rasterungen und halten die schweren Türen an Steigungen zufriedenstellend, im Fond sind es zwei Rasterungen. 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 große Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante. Darüber hinaus ist der Abstand zwischen den Sitzen und dem Dach gering, so dass der Kopf leicht gestoßen werden kann. Mit den optionalen Sportsitzen vorn steigt man wegen der ausgeprägten Seitenwangen etwas schwieriger ein und aus als mit den Standardsitzen. Hinten funktioniert das Einsteigen auch nur 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 655 Liter. Es können 6 handelsübliche Getränkekisten transportiert werden.
- ⊖ Üblicherweise lassen sich nur 375 Liter im Kofferraum verstauen. Gegenüber dem Vorgänger fällt das Kofferraumvolumen um 30 Liter geringer aus, was vor allem an der geänderten Heckklappenkonstruktion liegt. 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. Unter dem Kofferraumboden ist noch ein kleines Staufach, das weitere 25 Liter Platz bietet - doch insgesamt ist dies dennoch wenig.



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

3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit des 3ers ist nur durchschnittlich. Limousinentypisch ist die Ladeöffnung nicht besonders praktisch, besonders wenn man sperrige Gegenstände befördern möchte.

- ⊕ Der Kofferraumdeckel 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). Die äußere Ladekante liegt mit 67 Zentimetern recht niedrig, wodurch das Ladegut zum Einladen nicht weit angehoben werden muss. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne ist der Kofferraumboden eben. Die Breite der Kofferraumöffnung ist zufriedenstellend.
- ⊖ Die Heckklappe schwingt nicht weit auf und das Schloss steht ungünstig ab, so dass sich große Personen leicht den Kopf stoßen können. Der Ladeboden ist etwa 16 Zentimeter tiefer als die Ladekante, wodurch man das Gepäck zum Ausladen weit anheben muss. Die Kofferraumtiefe ist zwar verhältnismäßig gering, jedoch sind aufgrund der unpraktischen Öffnung bei der Rückbank liegende Gegenstände schlecht erreichbar. Das Ladeabteil ist insgesamt schmal und niedrig. Bei großen Gegenständen erweist sich auch die niedrige Ladeöffnung als unpraktisch. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

2,1 Kofferraum-Variabilität

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

- ⊕ Die dreigeteilte Rücksitzlehne lässt sich einfach und ohne großen Kraftaufwand umklappen. Unter der Bodenplatte befindet sich ein Staufach für kleines Einkaufsgepäck. Optional sind im Kofferraum große und kleine Gepäcknetze sowie ein Halteband in der seitlichen Verkleidung vorhanden. Da der Mittelteil der Rücksitzlehne nun separat klappbar ist, lassen sich lange Gegenstände leichter befördern. Zur Ladungssicherung gibt es vier stabile Zurrösen.
- ⊖ 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 vorn schwingen. Es gibt zwar ein Netz mit sechs Befestigungspunkten am Kofferraumboden, allerdings ist dieser lose, so dass eine sichere Befestigung nur bedingt möglich ist. Einen klassischen Skisack gibt es nun nicht mehr.

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 gut positioniert und der Schalthebel liegt gut zur Hand. 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 den Lichtstatus informiert. Über den Bordcomputer lassen sich wichtige Reisedaten, wie Momentan- oder Durchschnittsverbrauch abrufen. Das Licht wird über den beleuchteten, links im 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 mit einer automatischen 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 elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und funktionieren auch noch eine kurze Zeit, wenn die Zündung aus ist. Vorn gibt es genügend brauchbare Ablagen. Das beleuchtete Handschuhfach weist ein praktisches Format auf, könnte aber größer ausfallen.



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).

Vorn fällt das Raumangebot im Klassenvergleich gut aus.

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

2,6 Raumangebot hinten*

Hinten liegt das Platzangebot im guten Klassenmittelfeld.

+ Aufgrund der recht flach verlaufenden Dachlinie finden im Fond nur Passagiere bis etwa 1,87 m genügend Kopffreiheit vor, die Beinfreiheit fällt etwas großzügiger aus (wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind). Die Innenbreite liegt hinten im guten Klassenmittelfeld und auch das subjektive Raumempfinden ist recht gut.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

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

1,8 KOMFORT

1,8 Federung

Die Abstimmung des adaptiven Fahrwerks (optional) ist BMW gut gelungen. Je nach Wunsch ist das Ansprechen des Fahrwerks, Änderung 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 dann auch etwas direkter auf Fahrbahnunebenheiten an und zeigt eine leichte Stuckerneigung. Auf Einzelhindernisse und kurze Fahrbahnwellen spricht der 3er im Comfort-Modus feiner an: Diese werden gut gedämpft und 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, optionalen Sportsitze 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.

1,9 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt gering.

+ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h niedrige 67 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.

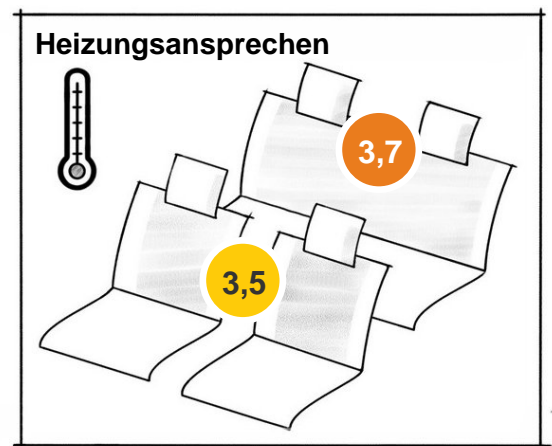
– Bei schlechten Fahrbahnbelägen ist gelegentlich ein geringes Poltern vom Fahrwerk im Fahrgastraum zu vernehmen.

2,2 Klimatisierung

Serienmäßig ist der 3er 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. Zudem können eine Sitzheizung vorn und auf den äußeren Fondplätzen (nicht im Testwagen) sowie eine Lenkradheizung geordert werden.

– Beim ADAC Heizungstest dauert es lang bis der Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt wird.



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

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

Mit dem 320d EfficientDynamics Edition BluePerformance lassen sich gute Fahrleistungen realisieren. Das Zwei-Liter-Diesellaggregat leistet maximal 163 PS entfacht bereits bei 1.750 U/min ein Drehmoment von 380 Nm.

+ Der 3er schiebt bereits bei niedrigen Drehzahlen kräftig an und kann im vierten und fünften Gang gute Elastizitätswerte vorweisen. Doch er gibt auch beim simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) ein gutes Bild ab und beendet diesen nach guten 4,8 Sekunden.

– Der sechste Gang ist zu Gunsten des Kraftstoffverbrauchs recht lang ausgelegt, so dass die Elastizitätswerte hier nur noch ausreichend sind.

2,2 Laufkultur

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

- + Der Motor läuft über weite Drehzahlbereiche ruhig und kultiviert. Störende Brummfrequenzen werden kaum wahrgenommen.
- Am Schalthebel sind deutliche Vibrationen vorhanden, besonders wenn das Aggregat kalt ist oder der Motor (auch durch das Start-/Stopp-System) wieder angelassen wird.

1,9 Schaltung

Der Testwagen war mit dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet.

- + Die Gänge bzw. der Schalthebel sind sauber geführt, allerdings muss beim Einlegen ein Widerstand überwunden werden. Die Schaltwege fallen kurz aus und auch schnelles Schalten ist möglich, allerdings ist dann der Schaltwiderstand etwas größer. Die Kupplung kann man zufriedenstellend dosieren, Anfahren am Berg klappt auch dank der Berganfahrhilfe problemlos. Eine Gangempfehlung soll helfen, im richtigen, kraftstoffsparenden Drehzahlbereich zu fahren. Die Anzeige wird jedoch nur im Kombiinstrument angezeigt (nicht auch im Head-Up-Display) und kann leicht übersehen werden. Im standardmäßig aktivierten EcoPro-Modus werden zusätzliche Tipps zum Spritsparen angezeigt, z.B. Tempo reduzieren, wenn man schnell unterwegs ist.

1,5 Getriebeabstufung

Die sechs Gänge bieten eine gute Gesamtspreizung und passen gut zur Motorcharakteristik.

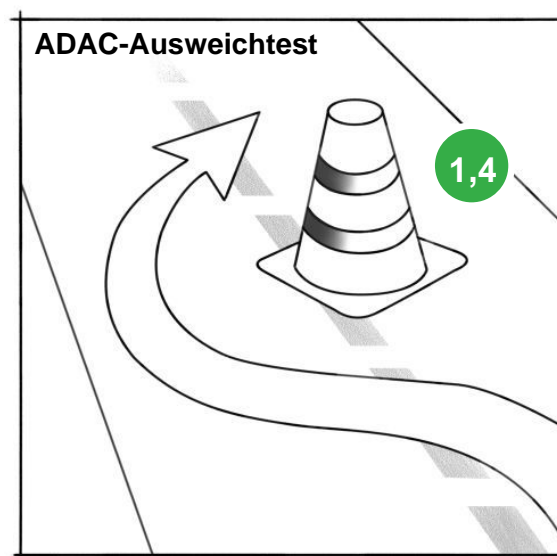
- + Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen einwandfrei, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat BMW recht lang gewählt, so dass der Motor bei 130 km/h mit spritsparenden 2150 U/min dreht.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

Dank der optionalen adaptiven Dämpfer kann die 3er Limousine mit einer guten Fahrstabilität überzeugen.

- + Die 3er Limousine 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 bremsst 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 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



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.

Fahrern entgegen. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Auch bei voller Beladung bleibt der 3er gutmütig und leicht beherrschbar.

2,0

Lenkung*

Die Lenkung kann mit guten Eigenschaften überzeugen, der Wendekreis erweist sich als durchschnittlich.

⊕ 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 und auch der Wendekreis liegt mit 11,6 m im Klassenmittelfeld.

2,2

Bremse

Die Bremsanlage zeigt sich standfest, allerdings könnte der Bremsweg etwas geringer ausfallen.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach 37,5 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver 205/60 R16 92W). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Die Limousine zeigt auch bei Vollbremsungen in Kurven eine gute Spurtreue.

1,5

SICHERHEIT

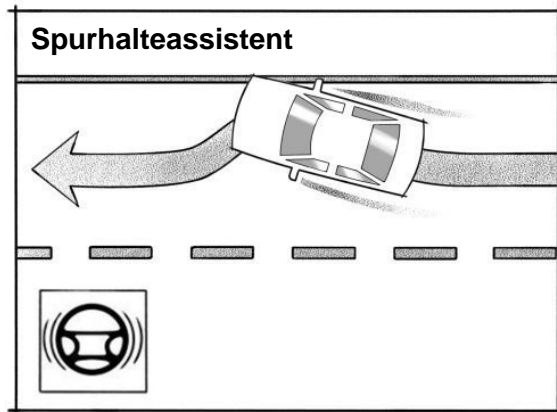
1,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

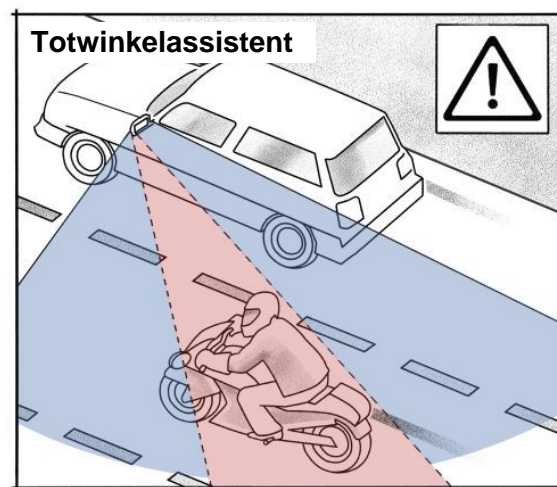
⊕ Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm ist der 3er serienmäßig mit einem Bremsassistenten ausgestattet, der in Gefahrensituationen dem Fahrer hilft das volle Bremspotenzial zu nutzen. Ab Werk ist auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem vorhanden. Run-Flat-Reifen gibt es gegen Aufpreis. Optional sind Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurven- sowie Abbiegelicht und einem blendfreien Fernlichtassistenten (siehe Kapitel Sicht) erhältlich. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurverlassenswarner (inkl. Kollisionswarnung) und einen Totwinkelassistenten - der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter bei drohender Gefahr darauf aufmerksam gemacht. Gegen weiteren Aufpreis ist eine Verkehrszeichenerkennung erhältlich. Bei Wahl des optionalen ACC (Geschwindigkeits- und

Spurhalteassistent



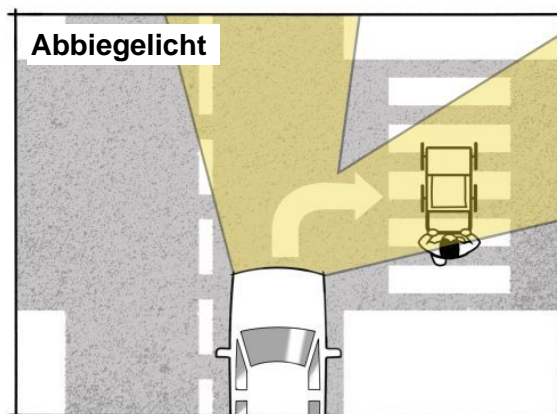
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

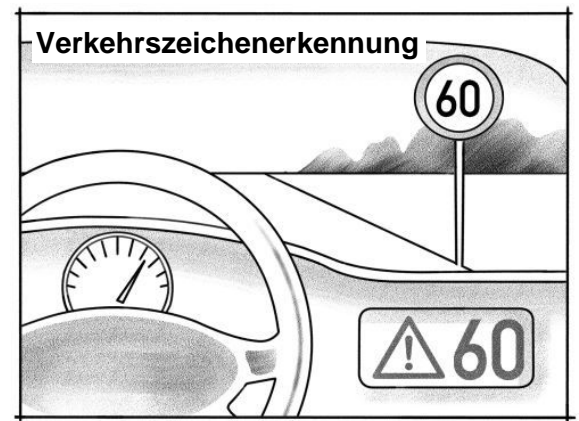
Abstandsregelung; nicht im Testfahrzeug) leitet der 3er bei einer drohenden Kollision eine Teilbremsung ein. Ein weiteres Highlight ist das Head-Up-Display, es projiziert die Geschwindigkeit, Tempobegrenzungen und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer. Bei einer Notbremsung blinken 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. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor sich nur bei betätigter Kupplung starten lässt.

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

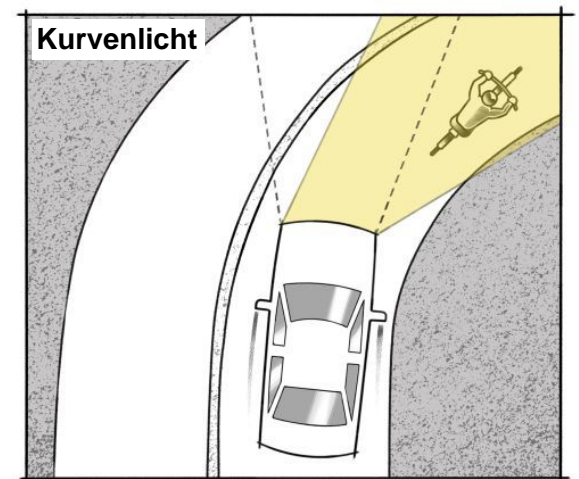
1,2 Passive Sicherheit - Insassen

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

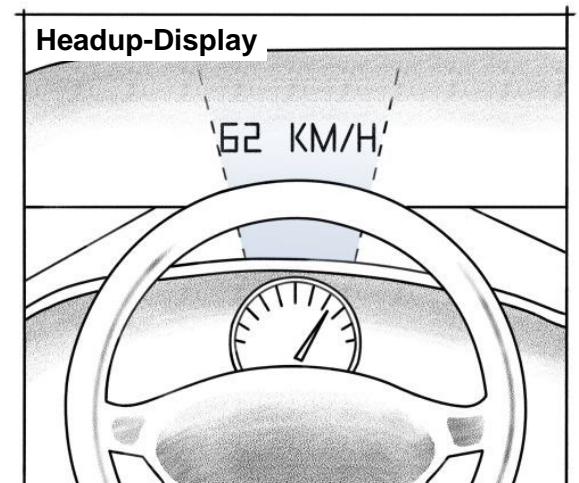
⊕ Der BMW 3er kann beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm mit einem Erfüllungsgrad von 95 Prozent ein gutes Ergebnis einfahren. Serienmäßig gibt es vorn Front- und Seitenairbags sowie Kopfairbags vorn und hinten. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,86 m optimalen Schutz - sie sind in drei Stufen nach vorn schwenkbar und weisen dadurch einen geringen Abstand zum Kopf auf. Hinten reichen die Kopfstützen nur für 1,77 m große Insassen, allerdings bietet das Dach eine zusätzliche Abstützfunktion. Der Abstand zum Kopf könnte geringer sein, fällt aber noch zufriedenstellend aus. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt sich anzugurten, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt. 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 Notruffunktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt.



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.



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



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.

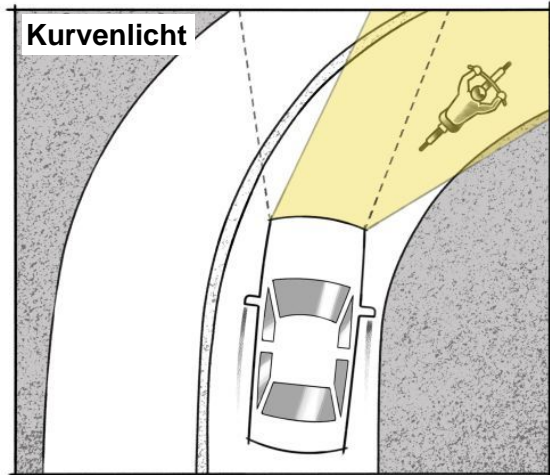
1,9

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 aller Altersgruppen.

+ 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 den äußeren Fondplätzen gerade so, vorn rechts problemlos 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.



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.

+ Fast alle Bereiche der Fahrzeugfront und der Motorhaube sind entschärft, wodurch sich das Verletzungsrisiko mindert.

- Die hinteren Bereiche der Motorhaube sind noch aggressiv.

1,5

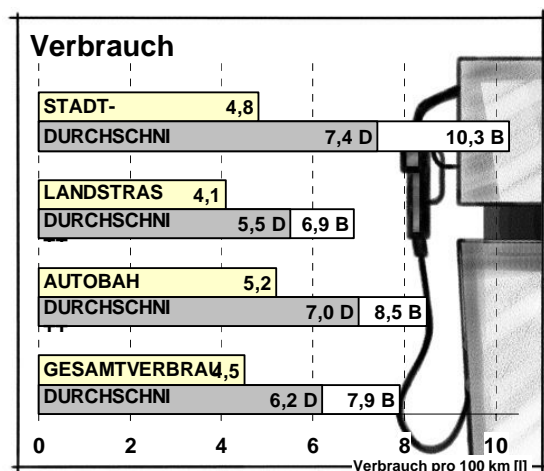
UMWELT/ECOTEST

1,9

Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel kann der 320d EfficientDynamics Edition BluePerformance ein gutes Ergebnis einfahren.

+ Der ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 143 g/km - dies entspricht 41 Punkten in diesem Kapitel. Der resultierende Testverbrauch liegt im Schnitt bei 4,5 Liter auf 100 Kilometer. Er setzt sich aus 4,8 l/100 km innerorts - mit Start-Stopp-System - 4,1 l/100 km außerorts und 5,2 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Neben einer längeren Gesamtübersetzung wurde beim Efficient Dynamics Edition auch die Aerodynamik optimiert, um den Verbrauch zu senken. Zudem wird der EcoPro



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

Modus standardmäßig angewählt. Dadurch wird die Leistungscharakteristik des Motors angepasst und typische Verbraucher wie die Klimaanlage ebenfalls verbrauchsoptimiert betrieben. Zusätzlich wird der Fahrer zu möglichst frühem Hochschalten angehalten und das Gaspedal nur mit Bedacht zu drücken. Man kann eine Geschwindigkeit zwischen 90 und 130 km/h wählen, ab der ein dezenter Hinweis im Kontrolldisplay erscheint, die Geschwindigkeit zu reduzieren, um Kraftstoff zu sparen. Der Bordcomputer zeigt dem Fahrer dann die durch die moderatere Fahrweise gewonnene zusätzliche Reichweite an.

1,1 Schadstoffe

Dank guter Abgasnachbehandlung kann der 320d EfficientDynamics Edition BluePerformance voll überzeugen.

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf sehr niedrigem Niveau - der Lohn sind 49 von 50 Punkten. Insgesamt kann er im ADAC EcoTest 90 Punkte einfahren und erhält damit volle fünf Sterne.

2,7 AUTOKOSTEN

1,6 Betriebskosten*

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

2,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

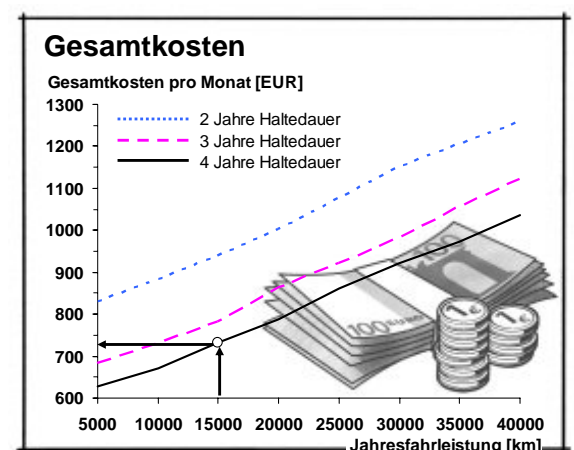
Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 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).

0,6 Wertstabilität*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 731 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,8

Kosten für Anschaffung*

Beim Anschaffungspreis erzielt der 320d EfficientDynamics Edition BluePerformance nur ein ausreichendes Ergebnis. Für die Limousine müssen mindestens 36.540 Euro aufgewendet werden. Das ist angesichts der nicht unbedingt reichhaltigen Serienausstattung ein stolzer Preis. Sollen alle klassenüblichen Details an Bord sein, müssen weitere 4.170 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.

4,8

Fixkosten*

➔ Auch die Fixkosten fallen hoch aus. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 190 Euro fällig. Doch auch die Versicherungsklassen sind durchweg ungünstig (KH: 20; TK: 26; VK: 25).

2,7

Monatliche Gesamtkosten*

Den niedrigen Betriebskosten und der guten Wertstabilität stehen der hohe Anschaffungspreis und die hohen Fixkosten gegenüber. Dadurch landet der 320d EfficientDynamics Edition BluePerformance bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten im guten Klassenmittelfeld.

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	316d (DPF)	318d (DPF)	320d EfficientDynamics Edition (DPF)	320d EfficientDynamics Edition BluePerformance (DPF)	320d (DPF)	330d Automatic (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW(PS)]	85(116)	105(143)	120(163)	120(163)	135(184)	190(258)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	260/1750	320/1750	380/1750	380/1750	380/1750	560/2000
0-100 km/h[s]	10,9	9,0	8,0	8,0	7,5	5,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	212	230	230	235	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,3 D	4,4 D	4,1 D	4,1 D	4,5 D	4,9 D
CO2 [g/km]	114	116	109	109	119	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/24/26	20/25/26	20/25/26	20/25/26	20/24/25	21/26/26
Steuer pro Jahr [Euro]	198	202	190	190	208	323
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	704	723	728	731	744	923
Preis [Euro]	30.600	32.600	35.350	36.540	35.350	44.400

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 Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	120 kW(163 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16W
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,8/ 4,1/ 5,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	109g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	143g/km
Innengeräusch 130km/h	67,0dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4624/1811/1416 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1535 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/655 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	1265 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	100 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	140 Euro
Monatlicher Wertverlust	429 Euro
Monatliche Gesamtkosten	731 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/26
Grundpreis	36.540 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.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht(Sicht-Paket)	1.790 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.100 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
Befahrerairbag 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)	490 Euro

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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

*ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen