



BMW 330d Touring M Sportpaket Automatic (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(190 kW / 258 PS)



Als komfortabler Kombi hat sich der Dreier Touring seinen Namen schon gemacht. Was aber passiert, wenn man ihn mit der größten Dieselmotorisierung als 330d bestellt und zusätzlich das optionale M Sportpaket ordert? Zuerst wird man bemerken, dass man bereits ohne jegliche Sonderausstattung ein Auto jenseits der 50.000 Euro kauft. Dieser Betrag lässt sich aber durch sinnvolle Sicherheits- und Komfortausstattung noch um viele tausend Euro nach oben treiben. Auf den zweiten Blick wird man feststellen, dass das M-Paket den Dreier zum absoluten Hingucker macht. Setzt man sich dann allerdings auf den Fahrersitz, beginnt die Faszination. Die Kombination aus Sechszylinder-Dieselmotor und Acht-Gang-Sportautomatik treibt den Kombi vehement vorwärts - ohne jegliche Durchzugsschwächen. Der gemittelte Testverbrauch von 6,0 Litern auf 100 Kilometer bleibt dabei im akzeptablen Bereich. Fahrwerk und Lenkung verhelfen zu einer beispiellosen Agilität und sehr hohen Sicherheitsreserven. Der Komfort kommt dabei nicht zu kurz. Aber nicht nur der hohe Anschaffungspreis wird viele potenzielle Interessenten in die Flucht schlagen: Auch auf gewaltige Unterhaltskosten sollte man sich gefasst machen.

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

+ gelungene Motor-Getriebe-Kombination, einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, sehr hoher Sicherheitsstandard, sehr komfortabel

- hohe Unterhaltskosten, hoher Anschaffungspreis, keine Garantie/nur Gewährleistung, Beifahrerairbag-Deaktivierung & klappbare Fondkopfstützen kosten Aufpreis

ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

4,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,7 Langstrecke

2,4 Transport

1,2 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Stand: Mai 2013
Text: Stefan Giuliani

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

Der 3er überzeugt mit einer BMW-typisch guten Verarbeitung.

⊕ Die verwindungssteife Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße verlaufen weitgehend schmal und gleichmäßig. Einzig die Türen fallen nicht so sauber ins Schloss, wie man das gerne hätte. Oft schließen die Türen nur richtig wenn man mit Schwung die Türe ins Schloss wirft. Der Innenraum ist tadellos verarbeitet und erfreut mit meist hochwertigen Materialien. Trotzdem merkt man an der ein oder anderen Stelle, dass man auch bei BMW versucht, die Kosten zu drücken. So erfüllen nicht alle Materialien im Innenraum lückenlos die Ansprüche an ein Premium-Fahrzeug. Kunststoffteile, welche nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen wirken nicht mehr ganz so hochwertig wie im Vorgänger, auch im Kofferraum merkt man den Drang zum Sparen, die Kofferraumverkleidungen sind nicht alle perfekt angebracht. Gegen Aufpreis lässt sich der Kombi je nach Geschmack aufwerten. So bietet BMW erstmals drei Designvarianten an, welche je nach Wunsch verschiedene Fahrertypen anspricht: Die Designlinie "Modern Line" wirkt dabei geschmackvoll und modisch. Die "Sport Line" soll dagegen den fahrdynamischen und sportlichen Fahrer ansprechen, während der stilbewusste und elegante Fahrertyp wohl eher die Luxury Line bevorzugen wird. Der Testwagen hingegen war mit dem klassischen M Sportpaket ausgestattet, welches neben einem sehr dynamischen Design ein sportliches Interieur und fahraktive Technikdetails beinhaltet. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und der Motor nach unten sauber verkleidet, so dass sich Lärmemissionen und Luftverwirbelungen reduzieren und damit der Kraftstoffverbrauch nicht unnötig nach oben getrieben wird. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung ver- und entriegelt, der Fehlbetankungsschutz verhindert bei Unaufmerksamkeit, dass nicht versehentlich falscher Kraftstoff getankt wird. Im Bordwerkzeug sollte allerdings ein Adapter vorhanden sein, der im Notfall auch eine Kanisterbetankung ermöglicht. Die Türausschnitte sind einwandfrei nach außen abgedichtet. Die Türschweller werden durch robuste Stoßleisten vor Kratzern geschützt.

⊖ Front und Heck sowie die Fahrzeugseiten verzeihen keine Kratzer oder Remppler, schon kleine Parkschäden bringen relativ hohe Reparaturkosten mit sich.

2,4

Alltagstauglichkeit

Die tatsächliche maximale Zuladung liegt mit 450 kg nur im durchschnittlichen Bereich. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, kurze Strecken können auch zu fünft zurückgelegt werden. Beim getesteten Modell sind serienmäßig Runflat-Reifen montiert, die nach Luftverlust eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen.

⊕ Mit einer Tankfüllung kann mit dem 330d fast 1.000 Kilometer weit gefahren werden. Auf der Dachreling sind Lasten bis 75 kg erlaubt.

⊖ Weder Reserverad noch Wagenheber sind erhältlich.

2,1

Sicht

Die Rundumsicht des 3er Kombis ist nur mäßig. Vor allem nach schräg hinten lässt die Sicht zu wünschen übrig. Selbst die Scheiben zwischen den sehr breiten C- und D-Säulen verbessern die Sicht kaum.



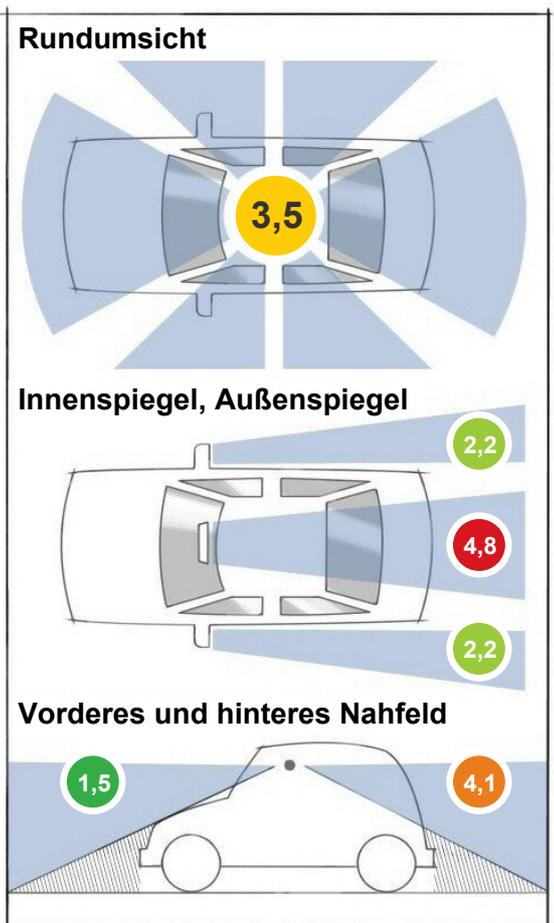
Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten - sind allerdings nur optional gegen Aufpreis verfügbar.

⊕ Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut eingesehen werden. Die Außenspiegel bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten, sind serienmäßig beheizbar (gegen Aufpreis elektrisch anklappbar) und besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Gegen Aufpreis sind sie wie auch der Innenspiegel automatisch abblendend erhältlich. Die Windschutzscheibe wird von den Scheibenwischern großflächig gereinigt. Gegen Aufpreis sind helle Bi-Xenonscheinwerfer erhältlich, auf Wunsch auch mit dynamischen Kurven- und Abbiegelicht. Gegen weiteren Aufpreis gibt es den dynamischen und blendfreien Fernlichtassistenten, welcher den Gegenverkehr bzw. vorausfahrende Fahrzeuge durch punktuelle, dynamische Abdeckungen im Scheinwerfer ausblendet und das Fernlicht dadurch trotz Verkehr eingeschaltet lassen kann. Das aufwendige Scheinwerfersystem funktioniert sehr gut und ist speziell für Personen, welche nachts Probleme beim Autofahren haben eine echte Kaufempfehlung. Um das Einparken zu erleichtern, gibt es eine Reihe an Assistenten. Die optionalen Parksensoren für vorne und hinten sind sehr empfehlenswert, da sie den Fahrer optisch und akustisch auf Hindernisse hinweisen. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera und zwei Kameras unten an den Außenspiegeln, die ein Umgebungsbild aus der Vogelperspektive ermöglichen. Zwei seitliche Kameras in der Frontschürze liefern je ein Bild links und rechts vom Fahrzeug und erleichtern das Herausfahren aus engen Lücken (alles optional). Der Einparkassistent vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und manövriert durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke (Aufpreis). Der Assistent funktioniert in der Praxis recht gut und ist vor allem für Personen, welche Probleme beim seitlich Einparken haben, eine sinnvolle Erleichterung. Allerdings muss die Parklücke eine gewisse Größe haben, in welche der geübte Fahrer auch ohne Assistent einparkt. Dank dieser Vielzahl an Systemen sollte das Einparken niemanden mehr vor Probleme stellen - leider verlangt BMW für diese Systeme ordentlich Aufpreis. Alle Systeme zusammen liegen bei ca. 2.000 Euro.

⊖ Durch die hohe Heckscheibe kann man Hindernisse hinter dem Fahrzeug kaum erkennen. So können beispielsweise auch spielende Kinder sehr leicht übersehen werden. Die Rücksicht im Innenspiegel ist dürftig. Will man hinten links und rechts klappbare Kopfstützen, damit man nach hinten besser heraus sehen kann, muss man 60 Euro Aufpreis zahlen - das ist fast schon unverschämte in dieser Preisklasse.

2,9 Ein-/Ausstieg

Komfortables Ein- und Aussteigen gehört nach wie vor nicht zu den Stärken des 3er. Die Sitzposition ist schon mit dem Standard-Fahrwerk zu niedrig, im tiefer gelegten 3er mit M Sportpaket liegt sich noch weiter unten. Neben der niedrigen Sitzposition stört aber vor allem auch der breite Schweller, welcher beim Ein- und Aussteigen überwunden werden muss. Mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen steigt man wegen der ausgeprägten Seitenwangen etwas schwieriger ein und aus als mit den Standardsitzen (Testwagen mit Sportsitzen). Hinten funktioniert das Einsteigen zufriedenstellend, wobei man auch hier erst einmal den breiten Schweller überwinden und sich bei Aussteigen aus den tiefen Sitzmulden wuchten muss.

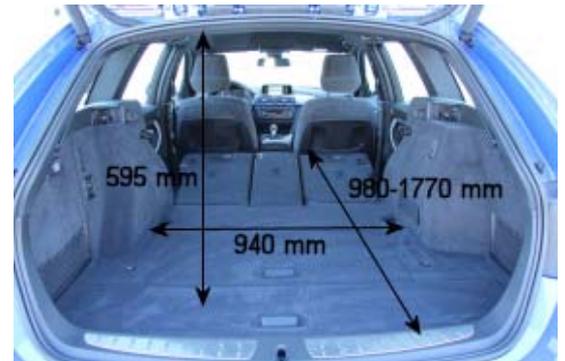


Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar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

⊕ Der Testwagen war mit dem optionalen schlüssellosen Komfortzugang ausgestattet: Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben, per Berührung an den vorderen Türgriffen wird ent- und verriegelt. Auch der Kofferraumdeckel entriegelt wie von Geisterhand. Die vorderen Türbremsen besitzen drei Rasterungen und sind kräftig genug, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Hinten dürften sie etwas kräftiger und feiner gestuft sein. Auf allen äußeren Sitzplätzen sind Haltegriffe am Dach 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 und erleichtert den Heimweg. Die seitlichen Bereiche werden durch zusätzliche Leuchten in den Türgriffen erhellt.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Im Klassenvergleich fällt das Ladeabteil durchschnittlich aus. Mit aufgerichteten Rücksitzlehnen stehen 340 Liter Ladevolumen unter der Gepäckraumabdeckung zur Verfügung. Es können bis zu zehn Getränkeboxen gestapelt werden. Klappt man die Rücksitze um, so vergrößert sich der Kofferraum auf 705 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Nutzt man die volle Ladehöhe bis unter das Dach, so können fast 1.300 Liter verstaut werden. Unter dem Kofferraumboden können zusätzlich 35 Liter an kleinen Gegenstände untergebracht werden.



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 schwingt durch Druck auf die Entriegelungstaste oder Fernbedienung automatisch auf und gibt eine große Ladeöffnung frei. Sie dürfte aber etwas weiter nach oben schwingen. Nettes und praktisches Detail: Bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystems kann man die Heckklappe auch öffnen, indem man seinen Fuß unter die Stoßstange hält, wenn man die Hände gerade nicht frei hat (nur wenn der Schlüssel mitgeführt wird). Das Format des Gepäckraums gibt kaum Anlass zur Kritik. Die niedrige Ladekante außen (61 cm) und innen (3,5 cm) erleichtert das Einladen sehr. Besonders lobenswert ist die großzügige Ausleuchtung in LED-Technik.

1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die gegen Aufpreis 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 vorhanden. Da der Mittelteil der Rücksitzlehne nun separat klappbar ist, gibt es keine klassische Durchlademöglichkeit mehr, dadurch ist leider kein Skisack in der Aufpreisliste zu finden. Ein Trennnetz schützt die Passagiere vor Gepäckstücken. Optional ist ein flexibles Ladungssicherungs-System erhältlich. Wird die Gepäckraumabdeckung nicht benötigt, findet sie unter dem Kofferraumboden Platz.

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

⊕ Nimmt man im 3er Platz, findet man ein optimal in Höhe und Weite anpassbares Lenkrad, gut positionierte Pedale (stehendes Gaspedal) und einen gut erreichbaren und in der Funktion schnell verständlichen Automatikwählhebel vor. Das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten aber vom Lenkrad leicht verdeckten Startknopf, wobei der Schlüssel bei Wahl des Komfortzugangs in der Tasche bleiben kann. Drückt man diesen, erwachen die Fahrzeugsysteme zum Leben und man blickt auf klar gezeichnete Instrumente. Alle wichtigen Kontrollanzeigen (inklusive Ölthermometer) sind dort vereint. Gegen Aufpreis gibt es ein weiteres großes und hochauflösendes Display im unteren Bereich der Instrumentenkombination - soviel aufwendige und attraktive Technik findet man in dieser Klasse bisher nicht. Sensoren für Licht und Scheibenwischer sind erhältlich, müssen aber extra bezahlt werden. Es gibt eine gut sichtbare Kontrollleuchte für das Fahrlicht in der Instrumentenkombination. Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet, nur die Leiste für die Assistenzsysteme ist arg weit nach unten gerutscht (links unten neben Lenkrad). Die Fensterheber funktionieren elektrisch, besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und funktionieren auch noch für kurze Zeit, wenn die Zündung aus ist. Das Bedienfeld für die optionale 2-Zonen-Klimaautomatik sitzt griffgünstig, die Tasten sind übersichtlich angeordnet und groß genug. Auch das Radio kann man einwandfrei steuern, es bietet wie auch die größeren BMW-Modelle acht frei belegbare Stationstasten - vom Radiosender über eine Telefonnummer bis hin zu einem Navigationsziel ist alles möglich. Das optional im Testwagen verbaute Harman-Kardon-Lautsprechersystem macht den Kombi zum Konzertsaal. Gegen Aufpreis gibt es sowohl ein gut ablesbares und sinnvolles Head-Up-Display, wie auch einen Tempomat und ein Abstands-Regelsystem ACC. Besonders praktisch ist die Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring gestaltet. Gegen Aufpreis werden die Sitze elektrisch eingestellt; für unterschiedliche Fahrer sind dann Memory-Speichertasten vorhanden. Vorn gibt es genügend brauchbare Ablagen, was sich BMW allerdings bei der Gestaltung der Becherhalter gedacht hat, bleibt ein Rätsel. Möchte man diese Nutzen muss man ein Fach ausclipsen, welches man dann separat im Auto verstauen muss. Immerhin waren die Konstrukteure so kreativ, eine Zeichnung auf dem Fach anzubringen, mit dem Hinweis, dass es im Handschuhfach ein extra Netz gibt, wo man es unterbringen kann. Für alle Plätze sind helle Leseleuchten in LED-Technik vorhanden. Alle Türen und Klappen werden überwacht - dem Fahrer wird signalisiert, wenn etwas nicht richtig verschlossen wurde. Im Bordcomputer kann man die vielfältigsten Funktionen abrufen. Es sind mehrere Reiserechner vorhanden.

⊖ Für die hinteren Plätze dürften mehr Ablagemöglichkeiten vorhanden sein. Auch das Handschuhfach ist etwas knapp bemessen.



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

Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus.

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

2,3 Raumangebot hinten*

Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rücksitzbank haben Mitfahrer bis gut 1,90 m Größe genügend Platz, ohne mit dem Kopf oder den Knien anzustoßen (Vordersitze für etwa 1,85 m große Insassen eingestellt). Hinten in der Mitte sitzen insbesondere Erwachsene nicht bequem, für drei Leute auf der Rücksitzbank wird es ohnehin eng.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Größe von 1,90 m ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Dreier werden keine Sitzvarianten angeboten.

1,7 KOMFORT

1,8 Federung

Testwagen mit optionalem adaptivem Fahrwerk. Mit Sportfahrwerk fällt der 3er etwas straffer, aber nicht unkomfortabel aus.

+ Die Abstimmung des adaptiven Fahrwerks ist BMW sehr gut gelungen. Jeder Fahrertyp findet hier die passende Einstellung. Für die Dynamische Dämpfer Control stehen zwei Stufen zur Verfügung: Comfort und Sport. Die Normalstellung (Comfort) bietet einen guten Kompromiss für den Alltag. Im Comfort-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nur gedämpft akustisch mit, unbequem wird es deshalb nicht. Stuckern ist nicht vorhanden, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Im Sportmodus wird die Abstimmung sehr sportlich, das Fahrzeug wird sehr agil, der Komfort aber deutlich geringer. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sowie die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven fallen in allen Fahrmodi gering aus.

1,5 Sitze

Testfahrzeug mit elektrischen Sportsitzen (Sportsitze Bestandteil des M Sportpakets).

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

1,7 Innengeräusch

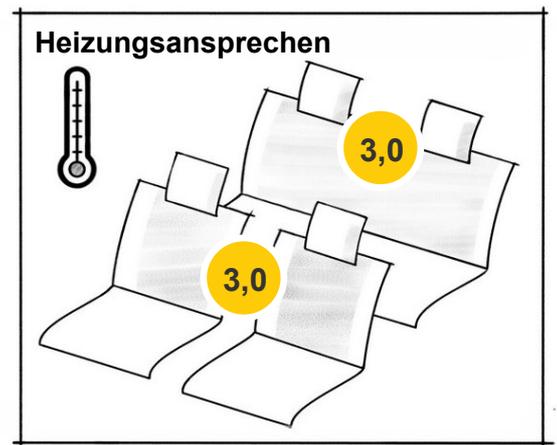
Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig.

⊕ Bei 130 km/h liegt der Pegel bei lediglich 66,6 dB(A). Den Sechszylinder-Diesel hört man. Was zu den Passagieren durch dringt, erfreut aber. Der Selbstzünder hat einen fast turbinenartigen Klang, der hervorragend zum sportlichen Auftreten des Kombis passt. Der Schallpegel bleibt auf einem erfreulich niedrigen Niveau. Bei hohen Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche deutlich zu.

1,9 Klimatisierung

Die optionale 2-Zonen-Klimaautomatik bietet eine zufriedenstellende Heizleistung.

⊕ Fahrer und Beifahrer können die Temperatur und Luftverteilung separat regeln. Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschaltung, Aktivkohlefilter sowie einen Sonnen- und Beschlagssensor. Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden. Per Fernbedienung kann die Standklimaanlage aktiviert werden, die den Innenraum bereits vor dem Einsteigen herunter kühlt.



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

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen liegen auf erfreulichem Top-Niveau.

⊕ Der Sechszylinder-Diesel mit drei Litern Hubraum stellt eine Motorleistung von 190 kW/258 PS zur Verfügung. Das maximale Drehmoment von stattlichen 560 Nm liegt bereits bei 1.500 Touren an. Beim Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen nur 3,3 Sekunden bis die 100 km/h Marke überschritten wird. In Kombination mit der 8-Gang-Sport-Automatik gibt es keine Löcher in der Durchzugskraft. Das Auto beschleunigt ohne Unterlass aus dem Stand bis zur Abregelgeschwindigkeit.

1,5 Laufkultur

+ BMW ist für seine geschmeidig laufenden Reihensechszylinder bekannt. Die nach diesem Prinzip aufgebaute Dieselmotoren gehört zum Laufruhigsten, was auf dem Markt angeboten wird und muss sich vor mehrzylindrigen Kontrahenten in keiner Weise verstecken. Weder Vibrationen noch Brummen oder Dröhnen belasten die Insassen unangenehm. Der Klang ist kernig und kräftig, aber nicht störend.

1,0 Schaltung

+ Die optionale Achtgang-Sportautomatik funktioniert einwandfrei - die Gangstufen werden meist ruckfrei und ohne Verzögerung geschaltet. Der Wählhebel kann intuitiv bedient werden. Zudem besteht die Möglichkeit, die Gänge manuell am Wählhebel oder mittels Schaltpaddel am Lenkrad zu schalten. Bei Konstantfahrten wählt die Automatik stets den höchstmöglichen Gang, damit herrschen niedrige, spritsparende Drehzahlen vor. 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. Am Berg unterstützt eine Berganfahrhilfe, die das Fahrzeug automatisch fest hält.

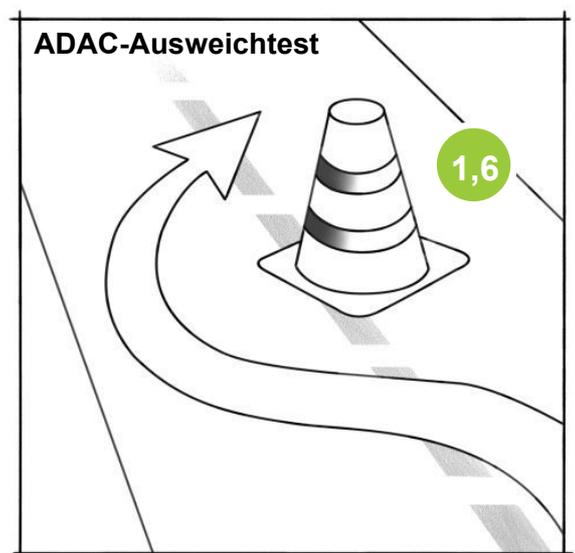
1,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Achtgang-Automatikgetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Dank der acht Schaltstufen müssen die Gänge nicht so weit gespreizt werden, trotzdem können die Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten niedrig gehalten werden - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck.

1,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

+ Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug aus der Ruhe. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug sicher beherrschbar. Auf weniger griffigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen die Hinterräder ein. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt das Fahrzeug einen sehr guten Eindruck. Das Fahrzeug lässt sich agil durch den Parcours zirkeln, zeigt dabei ein weitgehend neutrales Fahrverhalten und wird effektiv vom DSC eingebremst, wodurch keine Schleudergefahr besteht. Das leicht untersteuernde Kurvenverhalten kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Dabei sind auch dank des adaptiven Fahrwerks sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten realisierbar. Ist das Tempo doch zu hoch, greift DSC stabilisierend ein und unterstützt den Fahrer. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve treten kaum Lastwechselreaktionen auf.



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.

1,6 Lenkung*

Auch ohne variable Sportlenkung (optional) überzeugt die Lenkung des 3ers durch Präzision und Sensibilität.

⊕ Die Präzision um die Mittellage und das Rückstellmoment sind tadellos, kurvige Landstraßen zu durchfahren ist eine wahre Freude. Und auch auf langen Autobahnetappen sorgt die feine Abstimmung für ermüdungsfreies Fahren. Dank der variablen Lenkkraftunterstützung ist eine sehr direkte Auslegung möglich, die der Handlichkeit des 3ers zugute kommt, dabei aber gleichzeitig komfortables Rangieren ermöglicht. Ein Wendekreis von gut elf Metern geht in Ordnung.

1,2 Bremse

Fahrzeug mit optionaler M Sportbremse.

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der BMW durchschnittlich 34,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Bridgestone Potenza der Größen 225/40 R19Y vorn und 255/35 R19Y hinten). Selbst bei sehr hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standhaft und zeigt kein Fading. Die Bremse spricht bei jedem Tempo gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Spurtreue ist tadellos, auch wenn bei leichter Kurvenfahrt gebremst wird.

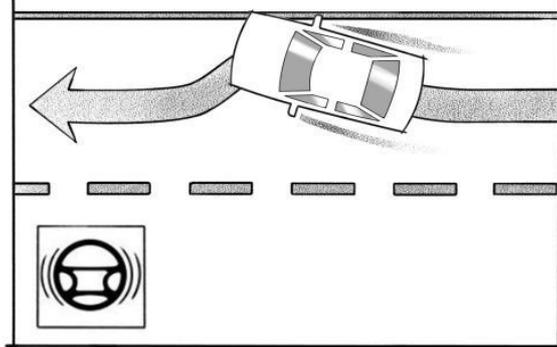
1,5 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den Dreier BMW sind allerhand Assistenzsysteme erhältlich, wenn auch zum Großteil optional.

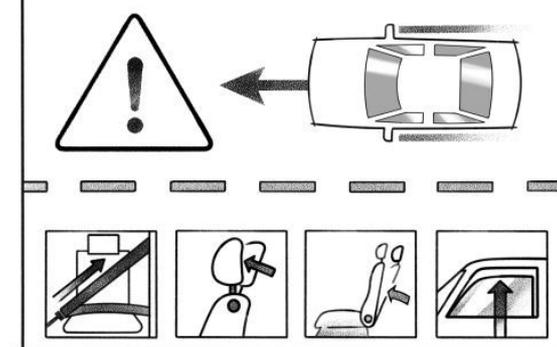
⊕ Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm ist der 3er serienmäßig mit einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Run-Flat-Reifen werden beim 330d serienmäßig geliefert. Optional gibt es Xenonscheinwerfer, dynamisches Kurven- sowie Abbiegelicht und einen blendfreien Fernlichtassistenten (siehe Kapitel Sicht). Auf Wunsch gibt es auch einen Spurverlassenswarner und einen Totwinkelassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter bei drohender Gefahr aufmerksam gemacht. Das Kamerasystem für den Spurverlassenswarner verfügt zusätzlich über eine Verkehrszeichenerkennung und einen Auffahrwarner. Ebenso ist ein automatisches Notbremsystem erhältlich.

Spurhalteassistent



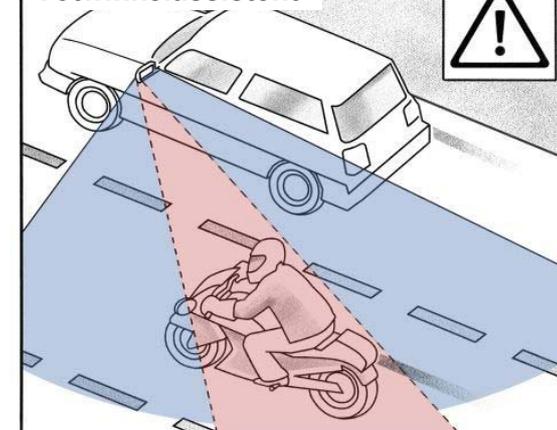
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

PreSafe



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

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.

Ein weiteres Highlight ist das Head-Up-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer ein. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter 5-mal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Das Sicherheitspaket Active Protection leitet bei einer drohenden Kollisionen automatisch Maßnahmen ein, um die Insassen zu schützen. So werden die Gurtstraffer aktiviert, offene Fenster geschlossen und nach einer Kollision automatisch die Bremsen aktiviert, um möglichst die Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer zweiten Kollision zu verringern.

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

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

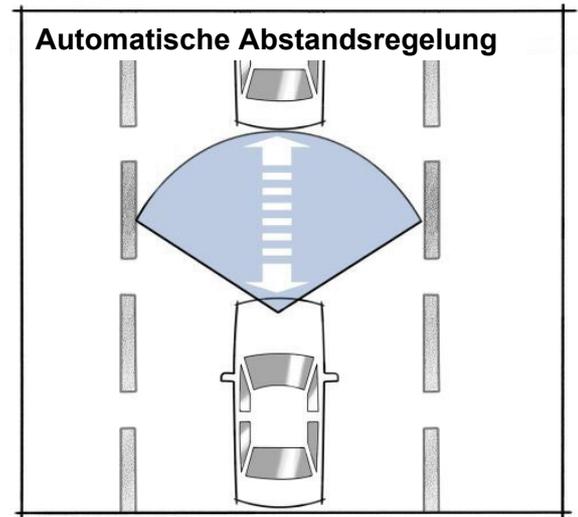
Das Crashverhalten des 3ers ist hervorragend.

+ Der BMW 3er ist aufwendigen Rückhaltesystem aus zweistufigen Airbags, Gurten mit Straffern und Kraftbegrenzern sowie Kopf- und durchgehenden Seitenairbags ausgestattet. Dies bekommt er beim ADAC Crashtest honoriert: Er erreicht im Bereich Insassenschutz 95 % der möglichen Punkte. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe knapp 1,90 m optimalen Schutz, sie sind aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für 1,80 m große Insassen. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt sich anzugurten, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich nach einem Unfall sehr hohe Zugkraft aufbringen. Serienmäßig wird nun der intelligente Notruf im Dreier verbaut. Werden die Airbags ausgelöst oder eine Notruftaste am Dachhimmel gedrückt wird das System aktiviert. Dann werden unter Anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprachverbindung aufgebaut. Nach einem Unfall blockiert der BMW die Bremsen, um die Wahrscheinlichkeit eines Folgeunfalls zu minimieren.

2,2 Kindersicherheit

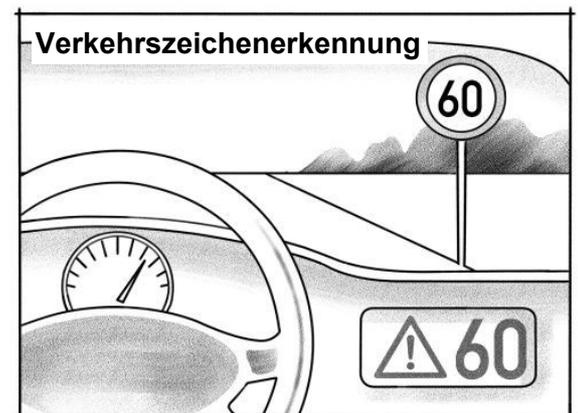
Auch bei der Kindersicherheit schneidet der BMW gut ab.

+ Beim ADAC Crashtest erreicht er 84 % der möglichen Punkte für die Kindersicherheit. Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen - besser noch mit dem Isofix-System. Alle Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, die Schließkräfte der Scheiben dürften aber etwas geringer ausfallen. Auch besonders hohe Kindersitze können verwendet werden, der Abstand zum Dach ist dann aber sehr gering. Auf den hinteren Außensitzen und dem Beifahrerplatz erlaubt der Hersteller Rückhaltesysteme aller Klassen.



Automatische Abstandsregelung

Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



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.

– 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.

1,9 Fußgängerschutz

Auch beim Fußgängerschutz liefert der BMW ein vorbildliches Ergebnis ab.

+ Beim ADAC Crashtest werden 78 % der möglichen Punkte für den Bereich Fußgängerschutz erreicht. Nur der hintere Bereich der Motorhaube bietet noch Verbesserungspotenzial.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Zum Sparen wurde der große Diesel nicht entwickelt. Das wird aber auch nicht die Motivation der potenziellen Käufer sein. Für ein Fahrzeug mit derartigen Fahrleistungen ist der Verbrauch aber noch erträglich. Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum im EcoTest liegt bei 6,0 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 193 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest erhält der Kombi somit nur 25 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,8 l, außerorts bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 7,3 l/100 km.

2,3 Schadstoffe

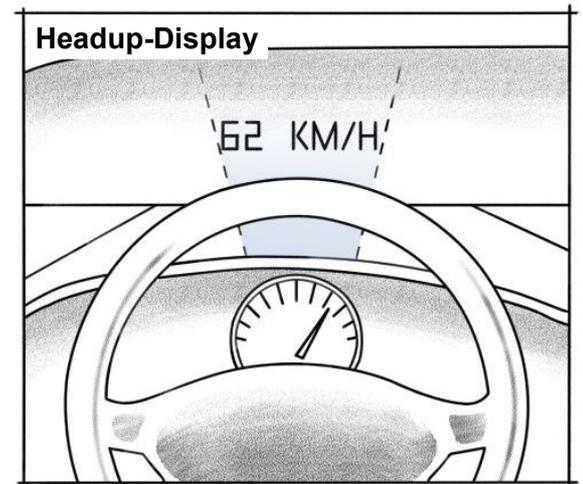
+ Der Schadstoffausstoß hält sich noch in akzeptablen Grenzen. Beim ADAC EcoTest erhält der BMW dafür 37 Punkte. In Kombination mit den CO2-Punkten reicht es zu 62 Punkten und somit nur drei Sternen.

4,6 AUTOKOSTEN

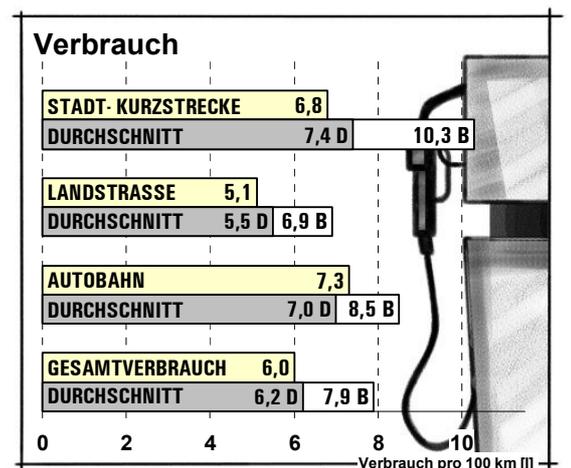
2,5 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

+ Da sich der Kombi mit relativ günstigem Dieselmotorkraftstoff begnügt, fallen die Betriebskosten noch gering aus.



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.



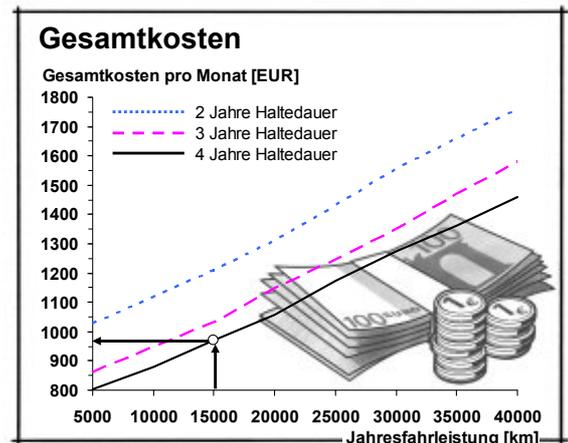
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

5,5 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 200.000 km ausgelegt.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 330d durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise und sehr hohe Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 972 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,3 Wertstabilität*

⊕ Der 3er BMW hat sich bisher auf dem Gebrauchtwagenmarkt immer als wertstabiles Auto präsentiert. Das wird auch für die neueste Modellgeneration gelten. Dem Dreier kann nicht zuletzt aufgrund seiner gelungenen Motorisierung ein stabiler Restwertverlauf im vierjährigen Kalkulationszeitraum vorausgesagt werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

Teuer zeigt sich der 330d in der Anschaffung.

⊖ In Grundausstattung muss man für den 330d Touring bereits 46.500 Euro berappen. Alleine für das M Sportpaket sind dann weitere 4.100 Euro fällig. Es ist besonders angesichts der nicht unbedingt reichhaltigen Serienausstattung ein stolzer Preis. Interessant ist, das BMW trotz des hohen Grundpreises selbst für klappbare Kopfstützen im Fond oder eine Beifahrerairbag-Deaktivierung noch einen geringen Aufpreis verlangt. Besonders empfehlenswerte Extras sind die zahlreichen aktiven Sicherheitssysteme und das Sicht-Paket mit modernster Lichttechnik.

5,5 Fixkosten*

⊖ Die KFZ-Versicherungsklassen liegen durchweg sehr ungünstig was zu hohen Fixkosten führt. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 335 Euro.

4,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die Unterhaltskosten des BMW 330d Touring liegen sehr hoch.

⊖ Ob Service oder Fixkosten, beides fällt sehr teuer aus. Der gute prozentuale Werterhalt wird durch den hohen Anschaffungspreis getrübt. Und die noch erschwinglichen Betriebskosten können nichts daran ändern, dass die gesamten monatlichen Unterhaltskosten sehr hoch liegen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	316i	320i	328i	335i	316d (DPF)	318d (DPF)	320d EDE (DPF)	325d (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1997	4/1997	6/2979	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	135 (184)	180 (245)	225 (306)	85 (116)	105 (143)	120 (163)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1350	270/1250	350/1250	400/1200	260/1750	320/1750	380/1750	450/1500
0-100 km/h[s]	9,4	7,5	6,0	5,5	11,2	9,2	8,3	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	233	250	250	200	210	222	238
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,9 SP	6,4 SP	6,8 SP	8,1 SP	4,5 D	4,5 D	4,3 D	5,1 D
CO2 [g/km]	138	149	159	189	119	119	112	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/22	16/22/22	16/24/23	19/27/24	18/22/26	18/23/26	18/24/25	18/26/26
Steuer pro Jahr [Euro]	88	118	138	218	208	208	194	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	703	765	869	1036	685	702	727	812
Preis [Euro]	30.650	35.250	39.600	45.800	32.850	34.750	37.500	40.700

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

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2993 ccm
Leistung	190 kW (258 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	560 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF225/45R18ZR/RF255/40R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	225/40R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,15/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/5,1/7,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	135 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	193 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4624/1811/1429 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1705 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/705 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	950 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	119 Euro
Monatliche Werkstattkosten	100 Euro
Monatliche Fixkosten	159 Euro
Monatlicher Wertverlust	594 Euro
Monatliche Gesamtkosten	972 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/26
Grundpreis	50.700 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 2013 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 01.03.2013 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

Abbiegelight (Sicht-Paket)	1.690 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.100 Euro
Automatikgetriebe	Serie°
elektronische Dämpferkontrolle	710 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (inkl. Kurvenlicht)	150 Euro°
Head-Up-Display	980 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Fernlichtassis)	150 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 490°
PRE-SAFE (Active Protection)	350 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro°
Tempomat	310 Euro°
Totwinkelassistent	560 Euro°
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Xenonlicht	980 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Klimaautomatik (1-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (ab)	1.490 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Lackierung Metallic	840 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.500 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

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

AUTOKOSTEN

4,6

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen