



BMW ActiveHybrid 3 Sport Line Automatic

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (250 kW / 340 PS)

Der Dreier-BMW hat sich bereits einen guten Namen gemacht und überzeugt durch Qualität, Komfort, Sicherheit und die für BMW typischen sportlichen Fahreigenschaften. Seit kurzem wird auch das Hybrid-Modell ActiveHybrid 3 angeboten. Die Hybrid-Komponenten sind identisch mit denen des ActiveHybrid 5 bzw. 7. Das Zusammenspiel des Dreiliter-Reihensechszylinder-Turbomotors mit der Elektro-Maschine und dem Achtgang-Wandlergetriebe funktioniert hervorragend und sorgt für beeindruckende Fahrleistungen. Der Spareffekt hält sich aber in überschaubaren Grenzen. Im Stadtverkehr läuft der Wagen tatsächlich sparsamer als der ihm sehr ähnliche 335i, außerorts und auf Autobahnen büßt er das höhere Leergewicht mit einem geringen Mehrverbrauch. Das Resultat sind magere drei Sterne im ADAC EcoTest. BMW legt bei diesem Modell eben deutlich mehr Wert auf Fahrdynamik als auf geringen Kraftstoffverbrauch. Mit einem Grundpreis von fast 55.000 Euro liegt der ActiveHybrid 3 Sport Line knapp 7.000 Euro über dem 335i Automatic. Dieser Mehrpreis ist weder durch die 34 zusätzlichen PS gerechtfertigt noch kann er auch durch ständige Stadtfahrten wieder eingespart werden.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** KIA Optima Hybrid.

- +** Sehr gutes Zusammenspiel der Hybridkomponenten, einfache Bedienung, sportliche und sichere Fahreigenschaften, sehr hoher Sicherheitsstandard, sehr komfortabel
- immense Unterhaltskosten, sehr hoher Anschaffungspreis, keine Garantie, Beifahrerairbag-Deaktivierung & klappbare Fondkopfstützen kosten Aufpreis, kleiner Kofferraum, hoher Ausstoß an Feinstaubpartikeln



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



2,8

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 in Schloss, wie man das gerne hätte. Oft schließen die Türen nur richtig wenn man mit Schwung die Türe ins Schloss wirft. Der Innenraum ist tadellos verarbeitet und erfreut mit meist hochwertigen Materialien. Trotzdem merkt man an der ein oder anderen Stelle, dass man auch bei BMW versucht, die Kosten zu drücken. So erfüllen nicht alle Materialien im Innenraum lückenlos die Ansprüche an ein Premium-Fahrzeug. Kunststoffteile, welche nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen wirken nicht mehr ganz so hochwertig wie z.B. im Vorgänger, auch im Kofferraum merkt man den Drang zum Sparen, die Kofferraumverkleidungen sind nicht alle perfekt angebracht und schlecht befestigt. Gegen Aufpreis lässt sich die Limousine je nach Geschmack aufwerten. So bietet BMW erstmals drei Designvarianten an, welche je nach Wunsch verschiedene Fahrertypen anspricht: Die Designlinie "Modern Line" wirkt dabei geschmackvoll und modisch. Die "Sport Line", wie hier im Test, soll dagegen den fahrdynamischen und sportlichen Fahrer ansprechen, während der stillbewusste und elegante Fahrertyp wohl eher die Luxury Line bevorzugen wird. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und der Motor nach unten sauber verkleidet, so dass sich Lärmemissionen und Luftverwirbelungen reduzieren und damit der Kraftstoffverbrauch nicht unnötig nach oben getrieben wird. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung ver- und entriegelt, der Fehlbetankungsschutz verhindert bei Unaufmerksamkeit, dass nicht versehentlich falscher Kraftstoff getankt wird. Die Türausschnitte sind einwandfrei nach außen abgedichtet. Die Türschweller werden durch eine Kunststoffabdeckung vor Kratzern geschützt.

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

2,7

Alltagstauglichkeit

Mit einer Tankfüllung kann mit dem Hybrid 3er über 800 Kilometer weit gefahren werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die tatsächliche maximale Zuladung liegt mit 445 kg nur im durchschnittlichen Bereich. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, kurze Strecken können auch zu fünf zurückgelegt werden. Beim getesteten Modell sind serienmäßig Runflat-Reifen montiert, die nach Luftverlust eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen.

⊖ Weder Reserverad noch Wagenheber sind erhältlich.

2,2

Sicht

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



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 Objekte im toten Winkel besser eingesehen werden können. Gegen Aufpreis sind sie wie auch der Innenspiegel automatisch abblendend erhältlich. Die Windschutzscheibe wird von den Scheibenwischern großflächig gereinigt. 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.

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



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

2,6 Ein-/Ausstieg

Komfortables Ein- und Aussteigen gehört nach wie vor nicht zu den Stärken des 3er. Die Sitzposition ist schon mit dem Standard-Fahrwerk zu niedrig, wählt man dann noch das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk ist die Karosserie nochmals 10 mm tiefer gelegt. 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.

+ 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.

4,2 Kofferraum-Volumen*

- Das Gepäckabteil des ActiveHybrid 3 fällt mit 310 l deutlich kleiner aus, als das der Limousinen mit konventionellem Antrieb. Wählt man die optionalen klappbaren Rücksitzlehnen, lässt sich der Stauraum auf 590 l erweitern. Sechs handelsübliche Getränkeboxen können im Kofferraum untergebracht werden.



Der Kofferraum mit 310 l Volumen fällt gegenüber Modellvarianten mit konventionellem Antrieb um 65 l Volumen kleiner aus.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe schwingt durch Druck auf die Entriegelungstaste oder Fernbedienung automatisch auf und gibt für eine Stufenhecklimousine eine akzeptable Ladeöffnung frei. Nettes und praktisches Detail: Bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystem kann man die Heckklappe auch öffnen, indem man seinen Fuß unter die Stoßstange hält, wenn man die Hände gerade nicht frei hat (nur wenn der Schlüssel mitgeführt wird). Auch wenn die Haltebügel der Klappe die Nutzbarkeit etwas einschränken, kann man insgesamt mit dem quadratischen und glattflächigen Format des Kofferraums zufrieden sein. Leider fällt er etwas niedrig aus. Die Höhe der Ladekante außen (68 cm) und innen (11 cm) geht in Ordnung.

2,2 Kofferraum-Variabilität

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

1,9 INNENRAUM

1,1 Bedienung

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

⊕ Nimmt man im 3er Platz, findet man ein optimal in Höhe und Weite anpassbares Lenkrad, gut positionierte Pedale und einen gut erreichbaren und in der Funktion schnell verständlichen Automatikwählhebel vor. Das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten aber vom Lenkrad leicht verdeckten Startknopf, wobei der Schlüssel bei Wahl des Komfortzugangs in der Tasche bleiben kann. Drückt man diesen, erwachen die Fahrzeugsysteme zum Leben und man blickt auf klar gezeichnete Instrumente. 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 serienmäßige 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 HiFi-Lautsprechersystem bietet einen gut Raumklang und kräftige Bässe. Wer Hörerlebnis auf höchstem Niveau erleben möchte, sollte sich das Harman-Kardon-Soundsystem gönnen. Gegen Aufpreis gibt es sowohl ein gut ablesbares und sinnvolles Head-Up-Display, wie auch einen Tempomat. 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. Vorne gibt es genügend brauchbare Ablagen, was sich BMW allerdings bei der Gestaltung der Becherhalter gedacht hat, bleibt ein Rätsel. Möchte man diese Nutzen muss man ein Fach ausclipsen, welches man dann separat im Auto verstauen muss. Immerhin waren die Konstrukteure so kreativ, eine Zeichnung auf dem Fach anzubringen, mit dem Hinweis, dass es im Handschuhfach ein extra Netz gibt, wo man es unterbringen kann. 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.



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

⊖ Das Abstandsregelsystem ACC ist für die Hybrid-Variante nicht erhältlich. Für die hinteren Plätze dürften mehr Ablagemöglichkeiten vorhanden sein.

2,2

Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorne fällt großzügig aus.

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

2,7 Raumangebot hinten*

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



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Dreier werden keine Sitzvarianten angeboten.

1,7 KOMFORT

1,5 Federung

Testwagen mit optionalem adaptivem Fahrwerk.

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

1,6 Sitze

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigen elektrischen Sportsitzen.

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

1,9 Innengeräusch

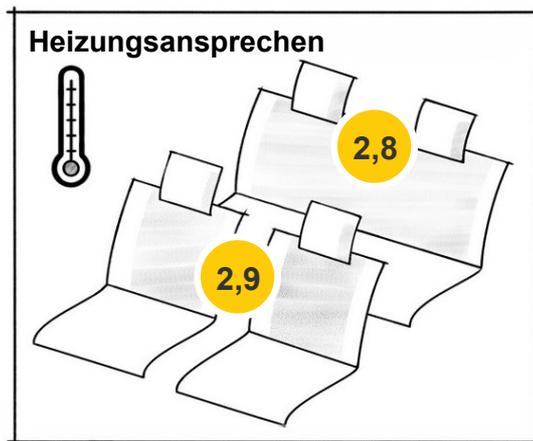
Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig.

⊕ Bei 130 km/h liegt der Pegel bei lediglich 67,5 dB(A). Der Sechszylinder-Turbobenziner hält sich akustisch zurück. Was bis zu den Insassen durch dringt klingt kernig und sportlich. Bei hohen Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche deutlich zu.

1,9 Klimatisierung

Die serienmäßige 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.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen*

Der BMW ActiveHybrid 3 ist klar auf sportliche Fahrleistungen ausgelegt.

⊕ Der Sechszylinder-Turbobenziner mit drei Litern Hubraum, wird beim vollen Beschleunigen vom 54 PS-Elektromotor unterstützt. Somit steht eine Systemleistung von 340 PS zur Verfügung und sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Beim Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen nur drei Sekunden bis die 100 km/h Marke überschritten wird. Auch dank der Acht-Gang-Automatik hält der drehfreudige Motor selbst bei hohen Geschwindigkeiten noch genügend Kraft bereit, um das Fahrzeug in kurzer Zeit bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h zu beschleunigen. Im Stadtverkehr wird der BMW bei gleichmäßiger Fahrweise sehr lange vom Elektromotor alleine betrieben. Unterhalb 160 km/h gibt es die sogenannte Segelfunktion. Geht der Fahrer vom Gas und lässt das Auto rollen, so wird der Verbrennungsmotor abgekoppelt und abgeschaltet. Die Start-Stopp-Funktion wird bereits beim ausrollenden Fahrzeug aktiviert und verlängert somit die Abschaltzeiten im Vergleich zu herkömmlichen Systemen.

1,0 Laufkultur

⊕ BMW ist für seine geschmeidig laufenden Reihensechszylinder bekannt. Die nach diesem Prinzip aufgebaute Benzinmaschine 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.

0,9

Schaltung

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

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.

1,6

FAHREIGENSCHAFTEN

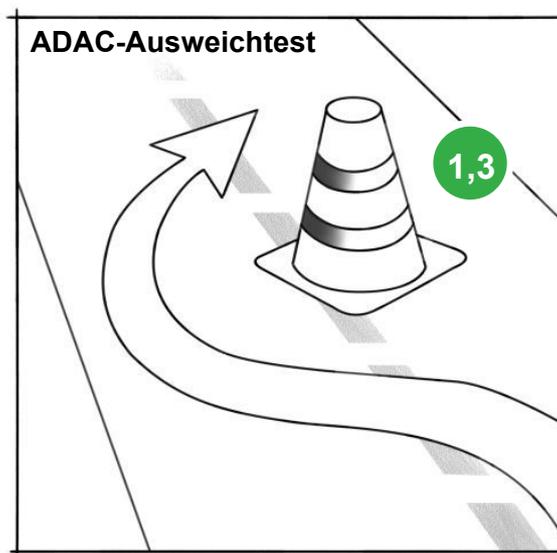
1,2

Fahrstabilität

Die mit den optionalen adaptiven Dämpfern und variablen Sportlenkung ausgestattete 3er Limousine besitzt eine sehr hohe Fahrstabilität.

⊕ Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug aus der Ruhe. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug sicher beherrschbar. Auf weniger griffigem Untergrund bremsst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen die Hinterräder ein. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt das Fahrzeug einen sehr guten Eindruck. Das Fahrzeug lässt sich agil um 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.

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.

1,8 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. Der einzige Kritikpunkt ist der nicht besonders kleine Wendekreis von 11,6 m.

1,9 Bremse

+ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der BMW durchschnittlich 36,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli Cinturato P7 91Y der Größe 225/45R18Y). Selbst bei sehr hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standhaft und zeigt kein Fading. Die Bremse spricht bei jedem Tempo gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Spurtreue ist tadellos, auch wenn bei leichter Kurvenfahrt gebremst wird.

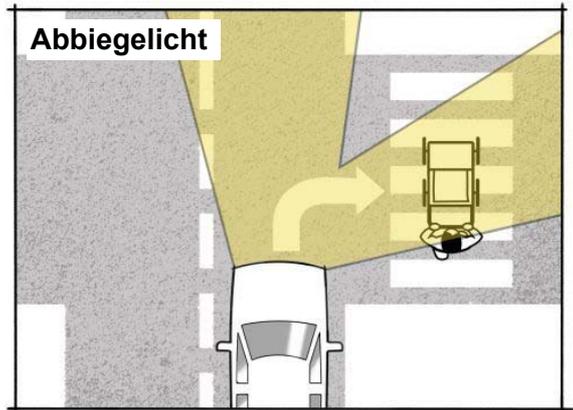
1,6 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

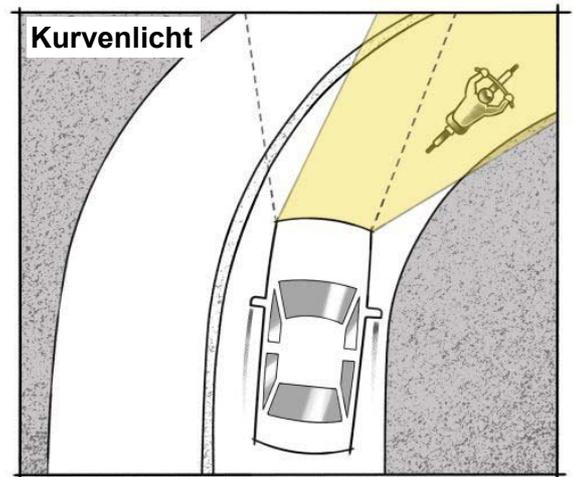
+ Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm ist der 3er serienmäßig mit einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Run-Flat-Reifen werden beim ActiveHybrid 3 serienmäßig geliefert. Optional gibt es Xenonscheinwerfer, dynamisches Kurven- sowie Abbiegelicht und 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.

Abbiegelicht



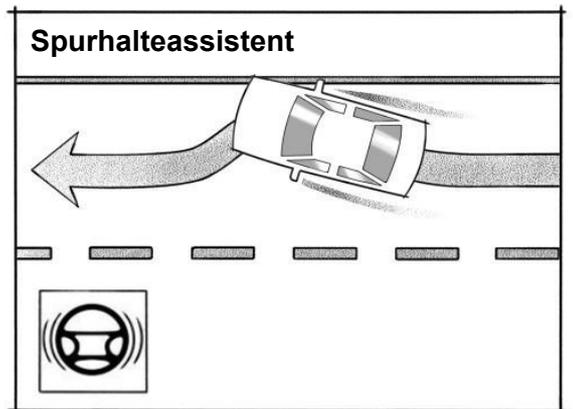
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



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

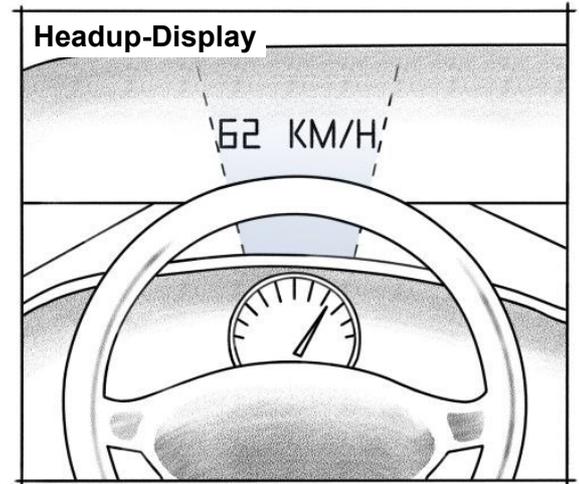
Spurhalteassistent



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.

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.

⊖ Die Notbremsfunktion ist für das Hybrid-Modell nicht lieferbar. An den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten, welche den nachfolgenden Verkehr auf offenen Türen aufmerksam machen.



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.

1,3 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 von 1,90 m optimalen Schutz, sie sind aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für 1,80 m große Insassen. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt sich anzugurten, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich nach einem Unfall sehr hohe Zugkraft aufbringen. Ordert man die Ausstattungsoption BMW Assist, verfügt das Auto über die Möglichkeit, bei einem Unfall, wenn der Crash- oder Airbagsensor auslöst, die erweiterte Notruf Funktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter Anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprachverbindung aufgebaut. Nach einem Unfall blockiert der BMW die Bremsen, um die Wahrscheinlichkeit eines Folgeunfalls zu minimieren.

2,1 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. 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.

⊖ 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

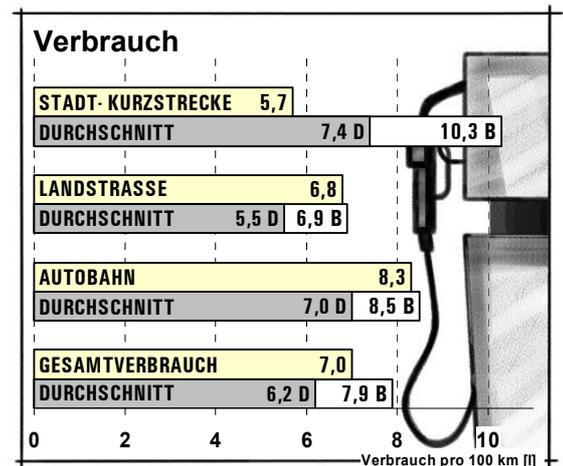
Auch beim Fußgängerschutz liefert der BMW ein vorbildliches Ergebnis ab.

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

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂*

Der Hybrid-Antrieb von BMW darf nicht als reiner Eco-Antrieb betrachtet werden. Er ist deutlich auf sportliche Fahrleistungen ausgelegt, was sich aber auch auf den Verbrauch auswirkt. Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum im EcoTest liegt bei 7,0 Liter Super Plus pro 100 Kilometer. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 193 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest erhält der ActiveHybrid somit nur 25 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,7 l, außerorts bei 6,8 l und auf der Autobahn bei 8,3 l Super Plus pro 100 km.



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

2,6 Schadstoffe

Vor allem der hohe Ausstoß an Feinstaubpartikeln verhindert, dass der Benzin-Direkteinspritzer ein besseres Ergebnis im Bereich Schadstoffe erzielt. Beim ADAC EcoTest erhält er nur 34 Punkte. In Kombination mit den CO₂-Punkten erhält der BMW nur 59 Punkte und somit dürftige drei Sterne.

5,0 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

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

- ⊖ Ein nur durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch von teurem Super Plus führt zu hohen Betriebskosten.

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.

- ⊕ BMW spendiert nach eigenen Angaben dem ActiveHybrid 3 durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- ⊖ Größerer Aufwand bei den Inspektionsarbeiten, teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für Reifenersatz (höherer Verschleiß bedingt durch hohe Systemleistung) sorgen für die schlechte Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,5 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 aktueller Sicherheitssysteme ein stabiler Restwertverlauf im vierjährigen Kalkulationszeitraum vorausgesagt werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

Teuer zeigt sich der ActiveHybrid 3 in der Anschaffung.

⊖ In der Ausstattungslinie "Sport Line" muss man mindestens 54.650 Euro berappen. Das sind fast 7.000 Euro mehr als für einen 335i mit Automatic. Weder die 34 Mehr-PS noch das Sparpotenzial im Stadtverkehr dürften das begründen. 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.

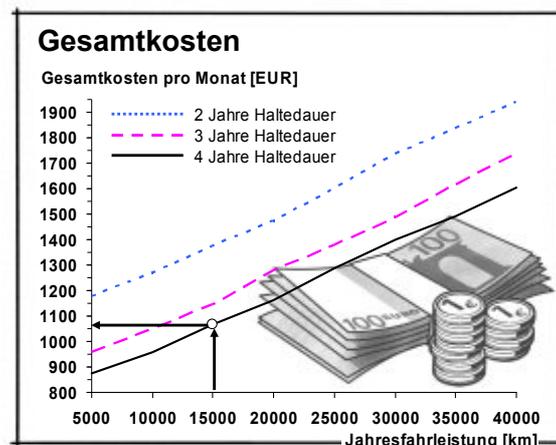
4,9 Fixkosten*

⊖ Die KFZ-Versicherungsklassen liegen durchweg sehr ungünstig was zu hohen Fixkosten führt. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 118 Euro.

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

Die Unterhaltskosten des BMW ActiveHybrid 3 liegen immens hoch.

⊖ Ob Betrieb, Service oder Fixkosten, alles ist beim Hybrid-Dreier teuer. Der gute prozentuale Werterhalt wird durch den hohen Anschaffungspreis getrübt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1068 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	316i	320i Efficient Dynamics Edition	320i	328i	335i	Active Hybrid 3 Automatic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1997	4/1997	6/2979	6/2979
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	125 (170)	135 (184)	180 (245)	225 (306)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1350	250/1500	270/1250	350/1250	400/1200	450/1200
0-100 km/h[s]	8,9	7,6	7,3	5,9	5,5	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	230	235	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,8 SP	5,3 SP	6,1 SP	6,4 SP	7,9 SP	5,9 SP
CO2 [g/km]	134	124	144	149	186	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/22	16/22/22	16/22/22	18/24/23	18/26/24	18/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	80	60	108	118	212	118
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	703	718	749	855	1015	1043
Preis [Euro]	28.800	33.400	33.400	37.750	43.950	52.750

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 Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	250 kW (340 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	1200 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,7/6,8/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	193 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4624/1811/1429 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1740 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310 l/590 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	810 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	150 Euro
Monatliche Werkstattkosten	117 Euro
Monatliche Fixkosten	141 Euro
Monatlicher Wertverlust	660 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.068 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/24
Grundpreis	54.650 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

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

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro ^o
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (ab)	1.490 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	400 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Lackierung Metallic	840 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen