



BMW 320i Efficient Dynamics Edition

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse
(125 kW / 170 PS)

B MW 320i EfficientDynamics Edition heißt die benzinbetriebene verbrauchsoptimierte Variante des 3ers. Das Herzstück ist ein aufgeladener 1,6-l-Ottomotor mit 170 PS und einem maximalen Drehmoment von 250 Nm - es wird bereits die Euro6-Abgasnorm erfüllt. Nach dem Motorstart ist standardmäßig der EcoPro-Modus aktiviert, der beim Kraftstoffsparen helfen soll. Der Fahrer wird angehalten früh zu schalten, das Gaspedal nicht voll durchzudrücken und nicht schneller als 130 km/h zu fahren. Darüber hinaus tragen eine optimierte Gaspedalkennlinie, die längere Gesamtübersetzung des Sechsgang-Getriebes sowie eine verbesserte Aerodynamik und rollwiderstandsoptimierte Reifen zur Verbrauchsreduktion bei. Im ADAC EcoTest weist der 320i EDE einen Durchschnittsverbrauch von 5,9 l/100 km auf - das ist gutes Klassenmittelfeld. Punkten kann der BMW auch mit dem adaptiven Fahrwerk sowie den Sportsitzen vorn (beides gegen Aufpreis), die für hohen Fahrkomfort sorgen. Wenig positiv fällt hingegen der Anschaffungspreis auf, der bei mindestens 33.500 Euro liegt - das ist für einen Mittelklassewagen teuer, zumal weitere rund 4.100 Euro fällig sind, wenn die klassenübliche Ausstattung an Bord sein soll. **Karosserievarianten:** Kombi.

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

- +** große Reichweite, sichere Fahreigenschaften, sehr gutes optionales Lichtsystem, günstiger Kraftstoffverbrauch
- unübersichtliche Karosserie, Beifahrerairbag-Deaktivierung und klappbare Fondkopfstützen kosten Aufpreis, aktive Geschwindigkeitsregelung nicht erhältlich



ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,7 Langstrecke

3,3 Transport

2,0 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

⊕ Der 3er kann mit einer guten Verarbeitung überzeugen, bleibt aber nicht völlig kritikfrei. Alle Anbauteile sind präzise eingepasst und die Spaltmaße verlaufen weitgehend schmal und gleichmäßig. Die Türen fallen aber nicht so sauber ins Schloss wie man das gerne hätte, oft schließen sie nur richtig wenn man die Tür mit Schwung ins Schloss wirft. Und auch die Heckklappenverkleidung könnte etwas wertiger ausfallen und besser befestigt sein. 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. Allerdings merkt man aber an der ein oder anderen Stelle, dass auch BMW versucht die Kosten zu drücken: Kunststoffteile, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sind teilweise hart und kratzempfindlich.

⊖ Die Motorhaubeninnenseite ist ohne schützenden Klarlack. Front, Heck sowie die Fahrzeugflanken sind ohne Schutzleisten, so können kleine Parkrempler teure Reparaturen nach sich ziehen.

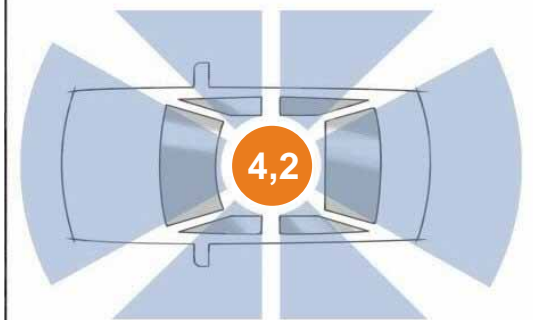
Der 320i EfficientDynamics Edition bietet eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch eher für kurze Strecken eignet. Die maximale Zuladung liegt mit 480 kg im Mittelfeld.

⊕ Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis knapp 1020 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht.

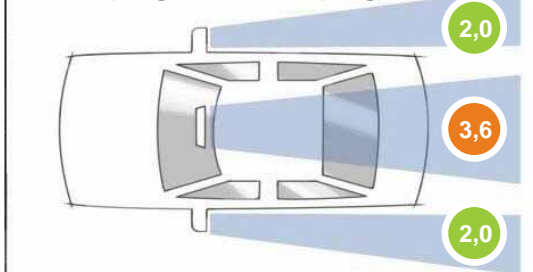
⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Es sind weder Wagenheber noch Radmutterenschlüssel an Bord, so dass sich ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres realisieren lässt. Anhängelasten sind nicht zulässig.

Limousinentypisch ist die Karosserie besonders nach hinten unübersichtlich. Punkten kann der 3er hingegen mit dem optionalen Lichtsystem.

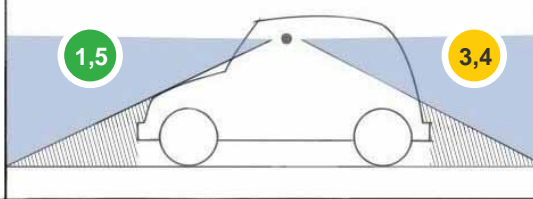
Rundumsicht



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.

⊕ Hindernisse können direkt vor dem Fahrzeug 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 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 (im Testwagen).



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

⊖ 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.

2,8

Ein-/Ausstieg

⊕ Der Testwagen kann mit der Funkfernbedienung entriegelt werden. 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.

3,6

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen ist recht klein. Üblicherweise lassen sich nur 375 Liter im Kofferraum verstauen. Während die Klappe des Vorgängers noch mit platzsparenden Scharnieren und Dämpfern geöffnet wurde, ragen jetzt mächtige Haltebügel in den Kofferraum, die zwar gut verkleidet sind, aber das Volumen einschränken. Klappt man die Rücksitzlehne um, passen bis zu 665 Liter hinein. Es lassen sich sechs handelsübliche Getränkekisten verstauen. 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.

3,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Kofferraum-Zugänglichkeit des 3ers ist nur durchschnittlich. Limousinentypisch ist die Ladeöffnung nicht besonders praktisch, vor allem wenn man sperrige Gegenstände befördern möchte. Der Kofferraumdeckel schwingt durch Druck auf die Entriegelungstaste oder Fernbedienung automatisch auf, zum Schließen ist allerdings etwas Schwung erforderlich. 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 dreigeteilte Rücksitzlehne (Aufpreis) 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 nicht.

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. 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 (nicht im Testwagen). Am 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 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 beschriftet aber gleichförmig. Die Heckscheibenheizung ist 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 gut 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.

⊖ 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).



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

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.

+ 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.

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 angenehm.



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 komfortabel oder auch straffer (Comfort und Sport). Das Ansprechen wird über den Fahrerlebnisschalter ausgewählt. 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.

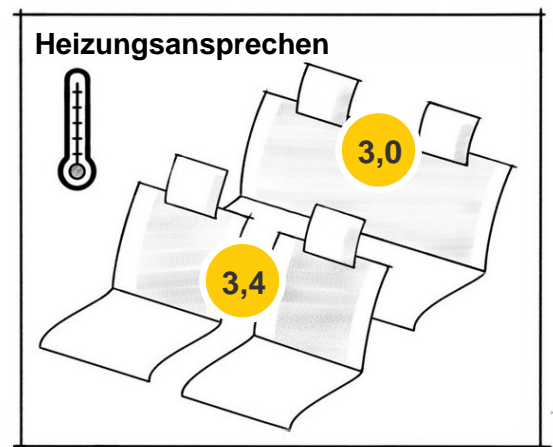
1,9 Innengeräusch

+ Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt gering. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h niedrige 67,1 dB(A). Subjektiv ist das Geräuschniveau ebenfalls recht angenehm, wenn auch der Benziner zwischen 1500 und 2000 U/min leichte Störgeräusche erzeugt. 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.

2,1 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung zufriedenstellend an, die Passagiere müssen sich nicht zu lange gedulden bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.

+ 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 sowie eine Lenkradheizung geordert werden (Wärmekomfort Paket).



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

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

+ Mit dem 320i EfficientDynamics Edition lassen sich gute Fahrleistungen realisieren. Der 1.6-Liter-Ottomotor leistet maximal 170 PS und entfacht bereits bei 1.500 U/min ein Drehmoment von 250 Nm. Die Elastizitätswerte sind im vierten und fünften Gang gut, im sechsten zufriedenstellend. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 4,6 Sekunden absolviert.

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

2,0 Laufkultur

⊕ Der Otto-Motor läuft besonders nach dem Kaltstart etwas rau, es sind ein leichtes Rattern im Innenraum und Vibrationen am Lenkrad zu vernehmen. Zwischen 1500 und 2000 U/min ist ein leichtes Brummen vorhanden, sonst lassen sich kaum Störfrequenzen wahrnehmen. Ist das Aggregat auf Betriebstemperatur, kann insgesamt eine gute Laufkultur attestiert werden.

1,7 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise 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. Eine Gangempfehlung hilft, den Motor mit kraftstoffsparenden Drehzahlen zu betreiben. Die Anzeige wird im Kombiinstrument angezeigt 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. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, Anfahren am Berg klappt auch dank der Berganfahrhilfe problemlos.

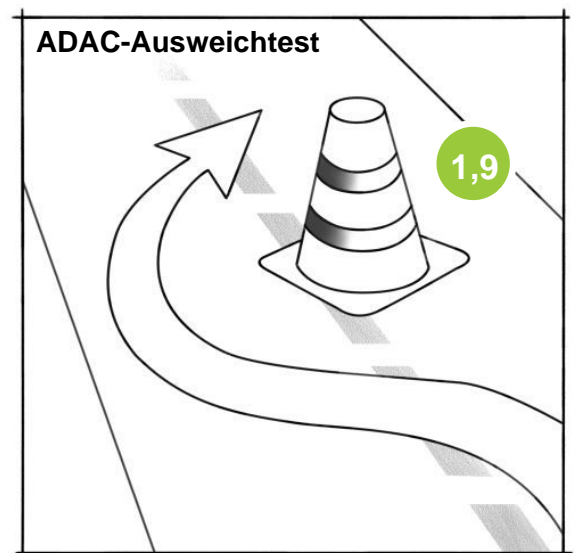
1,8 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe ist gut abgestimmt und passt gut zur Motorcharakteristik. Die einzelnen Ganganschlüsse sind stimmig, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat BMW recht lang gewählt, der Motor bei Tempo 130 km/h mit moderaten 2.550 U/min. Möchte man allerdings bei höheren Geschwindigkeiten an Steigungen das Tempo halten, muss man gelegentlich einen Gang runter schalten.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Dank der optionalen adaptiven Dämpfer kann die 3er Limousine mit einer guten Fahrstabilität überzeugen. Der BMW reagiert gut auf plötzliche Lenkimpulse: Im Sport-Modus wird das Fahrzeug auch wieder schnell stabilisiert, im Comfort-Modus pendelt das Heck etwas nach. Die Limousine 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 guten Eindruck. Es lässt sich agil und recht neutral durch den Parcours fahren. In Gefahrensituationen greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) zuverlässig und effektiv. Prinzipiell ist das Fahrzeug untersteuernd ausgelegt - das kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen.



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.

Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten kaum, das Heck drängt aber leicht. Auch bei voller Beladung bleibt der 3er gutmütig und sicher beherrschbar.

2,0 Lenkung*

Der Wendekreis liegt mit 11,6 m im Klassenmittelfeld.

⊕ 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 besser. Dank der variablen Lenkkraftunterstützung ist kein hoher Lenkaufwand beim Rangieren notwendig (Servotronic, optional). Die Lenkübersetzung hat BMW durchschnittlich gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Umdrehungen.

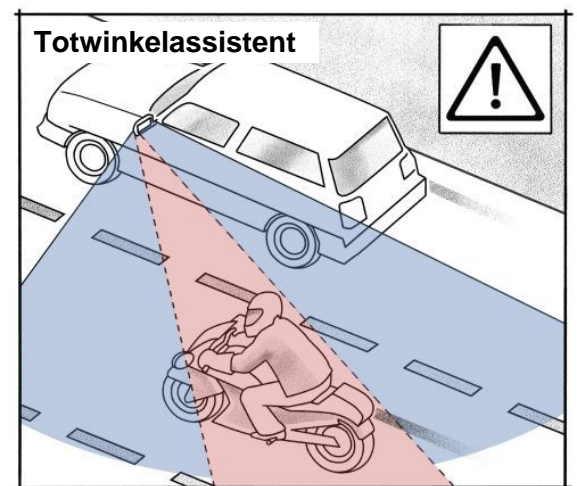
2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach 37,9 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.

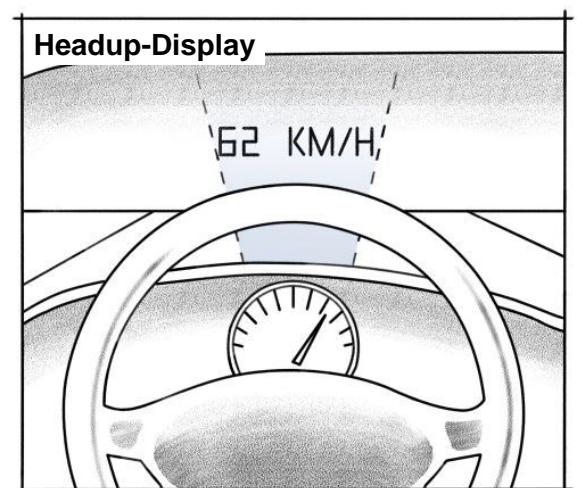
1,6 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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. Ein weiteres Highlight ist das optionale Head-Up-Display (nicht im Testfahrzeug). 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.



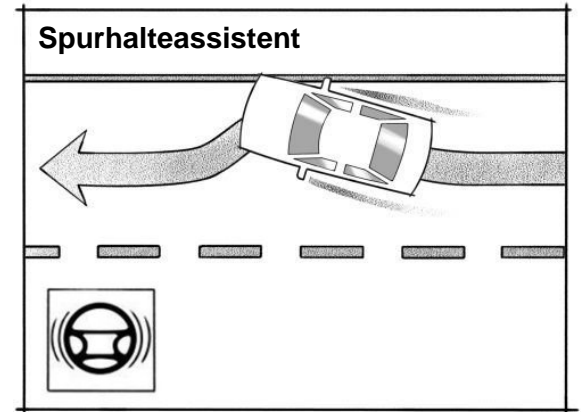
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



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.

Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor sich nur bei betätigter Kupplung starten lässt. Die Blinkerfunktion ist auch bei aktivierter Warnblinkanlage gewährleistet, so kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden.

– An den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten, die den nachfolgenden Verkehr auf offene Türen aufmerksam machen. Für den 320i EfficientDynamics Edition ist die aktive Geschwindigkeitsregelung mit automatischer Anbremsfunktion in Gefahrensituationen nicht verfügbar.



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.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

+ 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 (Aufpreis). BMW hat die Serienausstattung etwas erweitert, nun wird serienmäßig nach einem Unfall automatisch (oder manuell) ein Notruf über das BMW Call Center eingeleitet. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt.

2,0 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des 3ers ist ebenfalls gut. Laut Bedienungsanleitung eignen sich der Beifahrersitz (nur mit Airbagabschaltung) und die äußeren Fondplätze zur Befestigung von universellen 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 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. Doch auch auf den äußeren Plätzen sind die Anlenkpunkte ungünstig.

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.

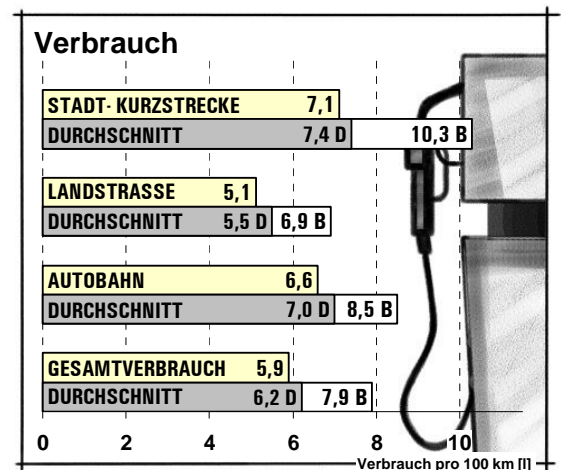
+ Fast alle Bereiche der Fahrzeugfront und der Motorhaube sind entschärft, wodurch sich das Verletzungsrisiko mindert.

– Die hinteren Bereiche der Motorhaube sind noch aggressiv.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

+ Der ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 164 g/km - dies entspricht 34 Punkten in diesem Kapitel. Der resultierende Testverbrauch liegt im Schnitt bei 5,9 Liter auf 100 Kilometer. Er setzt sich aus 7,1 l/100 km innerorts - mit Start-Stopp-System - 5,1 l/100 km außerorts und 6,6 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Neben einer längeren Gesamtübersetzung wurde beim EfficientDynamics Edition auch die Aerodynamik optimiert, um den Verbrauch zu senken. Zudem wird der EcoPro 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.



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

1,2 Schadstoffe

+ Der 320i EfficientDynamics Edition erfüllt bereits die EU6 Abgasnorm. Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf sehr niedrigem Niveau - der Lohn sind 48 von 50 Punkten. Insgesamt kann der 320i EDE im ADAC EcoTest 82 Punkte einfahren - das entspricht vier von fünf Sternen.

2,8 AUTOKOSTEN

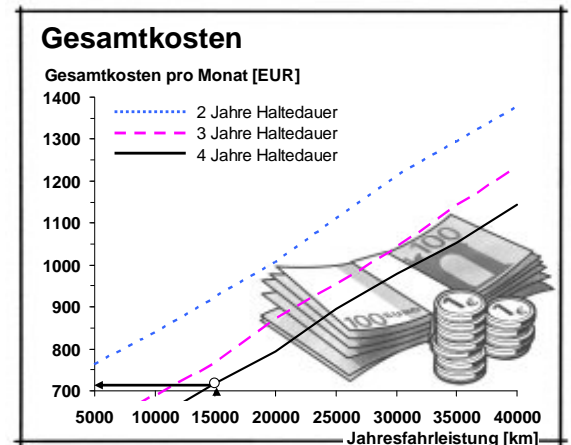
3,4 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 320i EfficientDynamics Edition einen moderaten Kraftstoffverbrauch vorweisen kann, fallen die Betriebskosten im Klassenvergleich durchschnittlich aus.

2,9 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 1,6 Liter-Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teureren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise sind hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 717 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,0 Wertstabilität*

- + Dem BMW 320i EfficientDynamics Edition wird aufgrund des moderaten Verbrauchs und großer Beliebtheit ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

4,0 Kosten für Anschaffung*

- Beim Anschaffungspreis erzielt der 320i EfficientDynamics Edition nur ein ausreichendes Ergebnis. Für die Limousine müssen mindestens 33.500 Euro aufgewendet werden. Das ist angesichts der nicht unbedingt reichhaltigen Serienausstattung ein stolzer Preis. Sollen alle klassenüblichen Details an Bord sein, müssen weitere 4.070 Euro aufgewendet werden. Interessant ist, das BMW trotz des hohen Grundpreises selbst für klappbare Kopfstützen im Fond oder eine Beifahrerairbag-Deaktivierung noch einen Aufpreis verlangt. Besonders empfehlenswerte Extras wie das Sicht-Paket mit modernster Lichttechnik treiben den Preis weit nach oben.

2,4 Fixkosten*

- + Die Fixkosten fallen überschaubar aus. Für die KFZ-Steuer sind jährlich nur 60 Euro fällig. Die Versicherungsklassen sind zufriedenstellend bis ausreichend (KH: 16; TK: 22; VK: 22).

Die Fixkosten und die Wertstabilität liefern einen positiven Beitrag, besonders der hohe Anschaffungspreis einen Negativen. Die anderen Kostenkapitel bewegen sich im Mittelfeld, so dass auch die monatlichen Gesamtkosten mit 717 Euro im Klassenvergleich durchschnittlich ausfallen.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	316i	320i	328i	316d (DPF)	318d (DPF)	320d EDE (DPF)	320d (DPF)	325d (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1997	4/1997	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	135 (184)	180 (245)	85 (116)	105 (143)	120 (163)	135 (184)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1350	270/1250	350/1250	260/1750	320/1750	380/1750	380/1750	450/1500
0-100 km/h[s]	8,9	7,3	5,9	10,9	9,0	8,0	7,5	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	235	250	202	212	230	235	245
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,8 SP	6,1 SP	6,4 SP	4,3 D	4,3 D	4,1 D	4,5 D	4,9 D
CO2 [g/km]	134	144	149	114	114	109	119	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/22	16/22/22	18/24/23	20/24/26	20/25/26	20/25/26	20/24/25	21/26/26
Steuer pro Jahr [Euro]	80	108	118	198	198	190	208	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	703	748	854	700	715	722	739	806
Preis [Euro]	28.900	33.500	37.850	31.100	33.000	35.750	35.750	38.950

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 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	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	4,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/5,1/6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	124 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	164 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4624/1811/1429 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1460 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/655 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b.
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1015 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	63 Euro
Monatliche Fixkosten	106 Euro
Monatlicher Wertverlust	411 Euro
Monatliche Gesamtkosten	717 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/22
Grundpreis	33.500 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



Autotest | BMW 320i
Efficient Dynamics Edition

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Sicht-Paket)	1.690 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Aktivlenkung	450 Euro
Automatikgetriebe	2.150 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (oder Sicht-Paket)	150 Euro°
Head-Up-Display	980 Euro
Kurvenlicht (Sicht-Paket)	1.690 Euro°
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor (oder Sicht-Paket)	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	420 Euro°
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro°
Start-Stop-System	Serie
Tempomat (mit Bremsfunktion)	310 Euro°
Totwinkelassistent	560 Euro°
Xenonlicht (oder Sicht-Paket)	980 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	40 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend (oder Sicht-Paket)	180 Euro°
Keyless Entry	570 Euro
Klimaautomatik (2-Zonen)	650 Euro°
Navigationssystem	ab 1.490°
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

1,9

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

AUTOKOSTEN

2,8

Betriebskosten*	3,4
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,9
Wertstabilität*	2,0
Kosten für Anschaffung*	4,0
Fixkosten*	2,4
Monatliche Gesamtkosten*	2,6

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen