



BMW 320d Touring EDE BluePerformance Steptronic

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Die Sprintspar-Version des 320d Touring trägt den Beinamen EfficientDynamics Edition. Preislich liegt die Variante mit dem normalen 320d gleichauf - beide kosten inklusive Automatikgetriebe und Abgasnorm Euro6 (BluePerformance) ab 41.590 Euro. Sprintspar-Maßnahmen wie die gedrosselte Motorleistung (163 PS anstatt 184 PS), der Einsatz rollwiderstandsoptimierter Reifen und der bei Motorstart automatisch aktivierte EcoPro-Fahrmodus senken den Verbrauch des EfficientDynamics Edition um rund 0,2 l/100 km. Im ADAC EcoTest liegt der gemessene Verbrauch bei 5,0 l/100 km - der normale 320d liegt bei 5,2 l/100 km. Auffällig ist, dass die EfficientDynamics Edition vor allem auf der Autobahn deutlich sparsamer ist - (5,8 l zu 6,2 l pro 100 km). Hier zahlt sich die optimierte Motorsteuerung des EcoPro-Modus samt Freilauffunktion des Automatikgetriebes aus. Der normale 320d hat dagegen leichte Vorteile beim Sprint und erreicht eine höhere Spitzengeschwindigkeit. Fazit: Der 320d EfficientDynamics Edition bietet mit dem sparsamen und gleichzeitig ausreichend kräftigen Dieselmotor einen guten Kompromiss für den Alltag - und das ohne Abstriche beim Komfort. Fast alle verfügbaren Sonderausstattungen sind auch für die Sparvariante erhältlich. Die feinschaltende Automatik und das komfortable adaptive Fahrwerk machen den 3er äußerst langstreckentauglich. Wer dann noch gelegentlich sperriges Gepäck zu transportieren hat, macht mit dem Touring alles richtig. In der Summe zeigt das Fahrzeug kaum Schwächen, ist aber insgesamt für ein Mittelklasse-Fahrzeug zu teuer.

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

+ sparsamer und sauberer Motor, sehr gutes Automatikgetriebe, sichere und sportliche Fahreigenschaften, hoher Sicherheitsstandard, gute Komforteigenschaften, einfache Bedienung

- sehr teuer in der Anschaffung, keine Garantie/nur Gewährleistung



ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,7 Langstrecke

2,4 Transport

1,9 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: November 2014
Text: D. Silvestro

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung des 3er Touring gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Einzig die Türen fallen nicht immer sauber ins Schloss. Oft schließen die Türen nur richtig, wenn man sie mit Schwung ins Schloss wirft. Der Innenraum ist tadellos verarbeitet und erfreut mit weitgehend hochwertigen Materialien. Kunststoffteile, die jedoch nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sind teilweise hart und haben keine besonders angenehme Haptik. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und der Motor nach unten sauber verkleidet, so dass sich Lärmmissionen und Luftverwirbelungen reduzieren und damit der Kraftstoffverbrauch nicht unnötig nach oben getrieben wird. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung ver- und entriegelt. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass nicht versehentlich falscher Kraftstoff getankt wird. Die Türausschnitte sind einwandfrei nach außen abgedichtet. Die Türschweller werden teilweise durch Schutzleisten vor Kratzern geschützt. Die Motorhaube wird mittels Gasdruckfeder offen gehalten. Der Entriegelungsmechanismus für die Haube ist einfach aber anfangs ungewohnt - man muss zweimal am Entriegelungshebel ziehen, um den Mechanismus komplett zu entriegeln.
- Front und Heck sowie die Fahrzeugseiten verzeihen keine Kratzer oder Rempeler, schon kleine Parkschäden bringen relativ hohe Reparaturkosten mit sich.

2,4

Alltagstauglichkeit

- Der 320d Touring bietet eine gute Alltagstauglichkeit. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, kurze Strecken können auch zu fünft zurückgelegt werden. Die tatsächliche Zuladung liegt bei zufriedenstellenden 470 kg. Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden.
- +** Dank des großen 57 l Kraftstofftanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 1.140 km realisieren (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Die zulässige Anhängelast liegt bei 1.600 kg (gebremst) bzw. 745 kg (ungebremst). Die Stützlast beträgt gute 75 kg - damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger montiert und schwerere Fahrräder (z.B. zwei E-Bikes) transportiert werden.
 - Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schon bei kleineren Reifenschäden als unbrauchbar erweisen kann. Reifen mit Notlaufeigenschaften, die nach Luftverlust eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen, gibt es gegen Aufpreis. Ein Reserverad samt Wagenheber ist nicht erhältlich.

2,3

Sicht

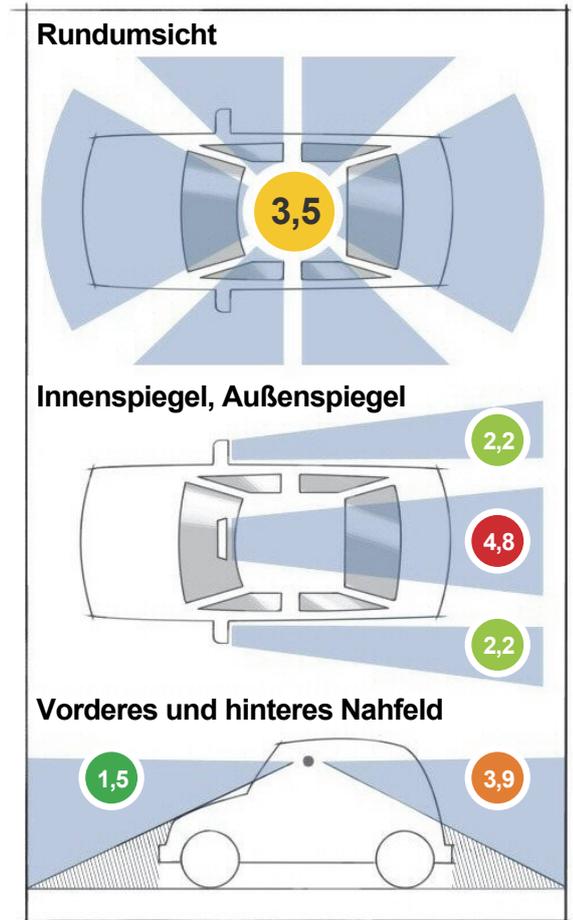
Die Rundumsicht des 3er Kombis ist noch zufriedenstellend. Vor allem nach schräg hinten lässt die Sicht aber zu wünschen übrig. Immerhin sind die klappbaren Kopfstützen im Fond nun Serie.



Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

⊕ Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut wahrgenommen werden. Die Außenspiegel bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten, sind serienmäßig beheizbar (gegen Aufpreis elektrisch anklappbar) und besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. 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, der 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, die 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 gegen weiteren Aufpreis zwei Kameras unten an den Außenspiegeln, die zusammen 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, Kameras nicht im Testwagen verbaut). 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, die 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 über 2.000 Euro.

⊖ Durch die hohe Heckscheibe kann man tiefe Hindernisse hinter dem Fahrzeug kaum erkennen. So können beispielsweise auch spielende Kinder sehr leicht übersehen werden. Die Rücksicht im Innenspiegel ist dürftig.



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

2,9 Ein-/Ausstieg

Komfortables Ein- und Aussteigen gehört nicht zu den Stärken des 3er. Die Sitzposition ist schon mit dem Standard-Fahrwerk zu niedrig, in Verbindung mit dem um 10 mm tieferen adaptiven Fahrwerk liegt sich nochmals ein Stück 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 klappt 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. Man muss nur den Schlüssel bei sich tragen und seinen Fuß unter die Stoßstange halten, dann öffnet und schließt die Heckklappe automatisch. Die vorderen Türbremsen besitzen drei Rastungen 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-Home-Funktion leuchtet auch nach dem Verriegeln des Fahrzeugs noch kurze Zeit das Umfeld aus. Die seitlichen Bereiche werden durch zusätzliche Leuchten in den Türgriffen erhellt (optionales Licht-Paket).

3,1 Kofferraum-Volumen*

Im Klassenvergleich fällt das Ladeabteil durchschnittlich aus. Mit aufgerichteten Rücksitzlehnen stehen 340 Liter Ladevolumen unter der Gepäckraumabdeckung zur Verfügung. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Kofferraum bis zum Dach, liegt der Stauraum bei 525 l. Es passen dann bis zu zehn handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum.

⊕ Klappt man die Rücksitze um, vergrößert sich das Volumen auf 705 l (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Nutzt man die volle Ladehöhe bis unter das Dach, können bis zu 1.310 l verstaut 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.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich serienmäßig elektrisch öffnen und schließen. Sie dürfte aber etwas weiter öffnen, es haben nur Personen bis rund 1,80 m genügend Kopffreiheit unter der geöffneten Klappe. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich über das iDrive-Menü einstellen. Bei Wahl des schlüssellosen Zugangsystems 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). Als Besonderheit lässt sich beim 3er Touring auch nur die Heckscheibe separat öffnen. Das ist besonders praktisch, wenn der Kofferraum schon voll beladen ist und man nur noch eine Kleinigkeit zusätzlich einladen möchte. Die Nutzbarkeit des Gepäckraums ist gut. Die Ladeöffnung ist großzügig dimensioniert und der Kofferraum besitzt ein zweckmäßiges Format. Dank der niedrigen Ladekante außen (61 cm) und dem zur Ladekante fast ebenen Ladeboden wird das Ein- und Ausladen von Gepäck erleichtert. Ist das optionale Licht-Paket verbaut, wird der Kofferraum sehr großzügig mit LED-Lampen ausgeleuchtet.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreifach geteilt (40:20:40) umklappen. Der Klappmechanismus ist einfach und ohne großen Kraftaufwand vom Innenraum aus bedienbar. Eine Fernentriegelung der Lehnen vom Kofferraum aus gibt es beim 3er Touring aber nicht. Unter dem Kofferraumboden befindet sich ein Staufach für kleines Einkaufsgepäck. Optional gibt es das im Testwagen verbaute Ablagen-Paket. Dann sind im Kofferraum große und kleine Gepäcknetze vorhanden. Zusätzlich ist darin ein flexibles Ladungssicherungssystem zu finden. Serienmäßig wird der Kombi mit einem Sicherheitstrennnetz ausgeliefert, das am Dach eingehängt werden kann und den Koffer- vom Passagierraum abtrennt. 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 jedoch erforderlich, wenn man sich in den zahlreichen Menüs des i-Drive zurechtfinden und die Einstellungen des Fahrzeugs den persönlichen Vorlieben anpassen möchte.

⊕ 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, wodurch der Schlüssel 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. Empfehlenswert ist das gegen Aufpreis erhältliche Head-Up-Display, das viele wichtige Informationen direkt in die Windschutzscheibe projiziert (nicht im Testwagen verbaut). Einen Licht- und Regensensor findet man nun serienmäßig an Bord. Den Regensensor kann man über eine zusätzliche Taste am Scheibenwischerhebel separat aktivieren. Es gibt eine gut sichtbare Kontrollleuchte für das Fahrlicht in der Instrumentenkombination. Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet. 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 Zwei-Zonen-Klimaautomatik sitzt griffgünstig, die Tasten sind übersichtlich angeordnet, könnten aber etwas größer sein. Auch das Radio kann man einwandfrei bedienen, es bietet acht frei belegbare Stationstasten - vom Radiosender über eine Telefonnummer bis hin zu einem Navigationsziel ist alles möglich. Das optional im Testwagen verbaute HiFi Lautsprechersystem sorgt dank kräftiger Bässe und klaren Klängen für hohen Hörgenuss. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch ein Harman-Kardon-Lautsprechersystem, das den Kombi zum Konzertsaal macht. Gegen Aufpreis gibt es einen Tempomat und ein Abstands-Regelsystem. Das ACC ist jedoch nur in Verbindung mit einem Automatikgetriebe erhältlich. 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 (Licht-Paket). Alle Türen und Klappen werden überwacht - dem Fahrer wird signalisiert, wenn sie nicht richtig verschlossen sind. Im Bordcomputer kann man die vielfältigsten Funktionen abrufen. Es sind mehrere Reiserechner vorhanden.

⊖ Schlecht gestaltet sind die mechanischen Sitzeinsteller. Die Sitzhöhe und -neigung muss durch Gewichtsverlagerung eingestellt werden. Während der Fahrt ist es so kaum möglich, die Sitzposition zu ändern. Die optionale elektrische Sitzeinstellung samt Memory-Speichertasten ist daher eine sinnvolle Ergänzung (nicht im Testwagen). Für die hinteren Plätze dürften mehr Ablagemöglichkeiten vorhanden sein. Auch das Handschuhfach ist etwas knapp bemessen. Beim Anschnallen stört die massive Mittelkonsole etwas.



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

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ 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 wirkt, als er tatsächlich ist.

2,3 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten fällt das Raumangebot im 3er Touring großzügig aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond Passagiere bis 1,92 m Körpergröße genügend Beinfreiheit vor - auch hier ist die Kopffreiheit großzügiger bemessen. Die Innenbreite liegt im guten Klassenmittelfeld und auch das subjektive Raumempfinden ist angenehm.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Mittelklasse-Kombis ist ausreichend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind geteilt klappbar.

1,8 KOMFORT

1,8 Federung

Neben dem Standard-Fahrwerk gibt es für den 320d Touring optional ein straffer abgestimmtes M Sportfahrwerk oder ein adaptives Fahrwerk.

⊕ Die Abstimmung des im Testwagen verbauten adaptiven Fahrwerks ist BMW sehr gut gelungen. Jeder Fahrertyp findet hier die passende Einstellung. Die Normalstellung (Comfort) bietet einen guten Kompromiss für den Alltag. Im Comfort-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen gut gedämpft und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nur wenig mit. 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 beiden Einstellungen gering aus.

1,7 Sitze

Die Vordersitze sind serienmäßig höheneinstellbar. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten Sportsitze.

⊕ Die straff gefederten Sportsitze 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.

Für eine optimale Oberschenkelauflage lässt sich die Sitzfläche im vorderen Bereich herausziehen. Beide Vordersitze können in der Höhe und Neigung eingestellt werden. Die optionalen elektrischen Lordosenstützen lassen sich in Höhe und Intensität einstellen. 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 bietet. Große Personen finden auf der Rückbank etwas wenig Oberschenkelunterstützung vor.

– Die Atmungsaktivität der unperforierten optionalen Lederausstattung ist schlecht. Bei warmen Temperaturen neigt man schnell zum Schwitzen.

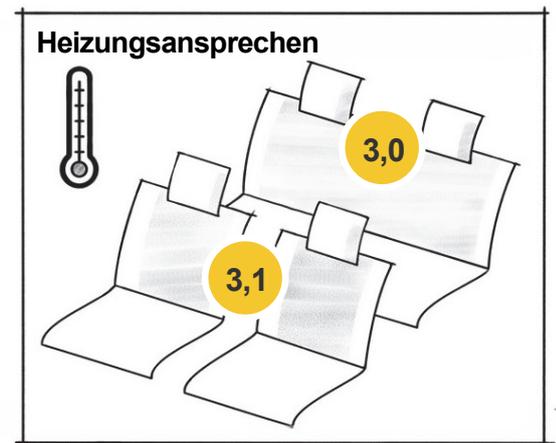
1,8 Innengeräusch

+ Bei 130 km/h liegt der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei niedrigen 66,7 dB(A). Der Dieselmotor ist insgesamt gut gekapselt, unter Last ist er aber dennoch im Innenraum deutlich wahrnehmbar. Windgeräusche sind insgesamt gut gedämmt, nehmen aber mit steigender Geschwindigkeit überdurchschnittlich zu und sind dann auch deutlich präsent. Sonstige Fahrgeräusche wie Abrollgeräusche der Reifen oder Achspoltern sind im Innenraum kaum wahrnehmbar.

2,0 Klimatisierung

Serienmäßig ist der 320d Touring mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Die Heizung spricht vorne wie hinten in zufriedenstellender Zeit an und erwärmt den Innenraum gleichmäßig.

+ Mit der optionalen Zwei-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer 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.



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

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

Mit dem 320d Touring EfficientDynamics Edition lassen sich in Verbindung mit dem Sport-Automatik-Getriebe gute Fahrleistungen realisieren. Das Zwei-Liter-Diesellaggregat leistet 163 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 380 Nm, das bereits bei 1.750 1/min anliegt.

+ Das Fahrzeug schiebt bereits bei niedrigen Drehzahlen kräftig an und besitzt auch bei hohen Drehzahlen genügend Zugkraftreserven. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert das Fahrzeug in nur 4,8 Sekunden. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 222 km/h.

2,3

Laufkultur

Direkt nach dem Kaltstart reicht der Selbstzünder ausgeprägte Vibrationen in den Innenraum, die mit steigender Motortemperatur aber nachlassen.

⊕ Bei betriebswarmem Motor legt der 320d eine gute Laufkultur an den Tag. Vibrationen sind im Innenraum nur leicht vorhanden. Der Motor neigt nur bei sehr niedrigen Drehzahlen und unter Last zu leichtem Dröhnen. In der Summe kann man mit der Laufkultur zufrieden sein.

1,2

Schaltung

⊕ Die optionale Achtgang-Sportautomatik funktioniert einwandfrei - die Gangstufen werden meist ruckfrei und mit kaum Zugkraftunterbrechung geschaltet. Der Wählhebel kann intuitiv bedient werden. Zudem besteht die Möglichkeit, die Gänge manuell am Wählhebel oder mittels Schaltpaddel am Lenkrad zu schalten. Im standardmäßig eingestellten EcoPro-Modus nutzt das Getriebe das hohe Drehmoment des Diesels voll aus und hält die Drehzahlen auch bei Leistungsabforderung stets niedrig. In der aktuellen Ausbaustufe besitzt das Getriebe einen Freilauf, der im Schubbetrieb den Antriebsstrang abkoppelt und somit für eine Reduzierung des Schleppmoments sorgt. Dadurch werden die Fahrwiderstände reduziert, was den Kraftstoffverbrauch senkt. Zusätzlich besitzt das Automatikgetriebe eine vorausschauende Schaltstrategie (nur wenn Navigationssystem an Bord ist) und passt die Gangwechsel dem Straßenverlauf entsprechend an. Wird z.B. auf eine Kreuzung zugefahren, wird der Freilauf nicht aktiviert, damit im Schubbetrieb schon Geschwindigkeit abgebaut wird. Ist der Sport-Modus aktiviert, 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. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

1,5

Getriebeabstufung

⊕ Die acht Gänge bieten eine große Gesamtspreizung, so dass für jeden Drehzahlbereich eine passende Übersetzung zur Verfügung steht. Die einzelnen Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die lange Gesamtübersetzung passt zum kräftigen Diesel. Bei 130 km/h dreht das Aggregat mit nur knapp 2.100 1/min.

1,9

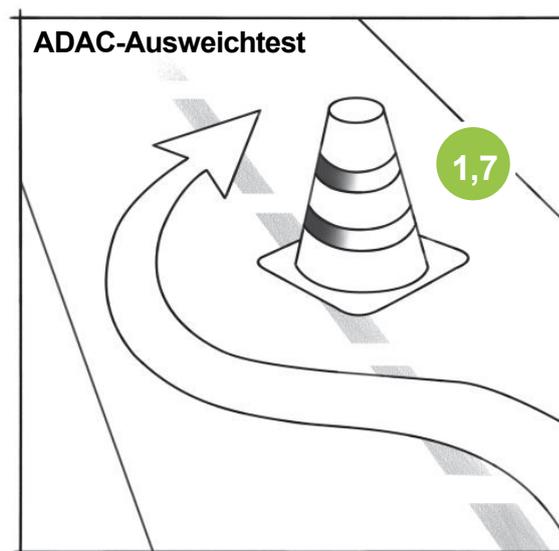
FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des 320d Touring EfficientDynamics Edition ist insgesamt tadellos. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert der Kombi unkritisch und pendelt kaum nach. Der BMW bleibt sicher beherrschbar und lässt sich weder von Spurrillen noch von Fahrbahnverwerfungen aus der Ruhe bringen. Auf weniger griffigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen den Hecktriebler ein und unterbindet das Durchdrehen der Antriebsräder und das Ausbrechen mit dem Heck.

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.

Im ADAC Ausweichtest hinterlässt das Fahrzeug einen guten Eindruck. Der 3er Touring fährt weitgehend neutral durch den Parcours. Beim Gegenlenken drängt nur leicht das Heck nach außen, dank des effizient eingreifenden elektronischen Stabilitätsprogramms (DSC) bleibt der 3er aber stets einwandfrei beherrschbar. Die maximalen Durchfahrgeschwindigkeiten liegen dank des agilen Verhaltens sehr hoch. In zu schnell angefahrenen Kurven zeigt das Fahrzeug ein untersteuerndes Verhalten - das kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Hebt man jedoch das Gaspedal in der Kurve und leitet einen Lastwechsel ein, drängt das Heck etwas nach. Bei voller Beladung ändert sich das Verhalten des 3er Touring kaum.

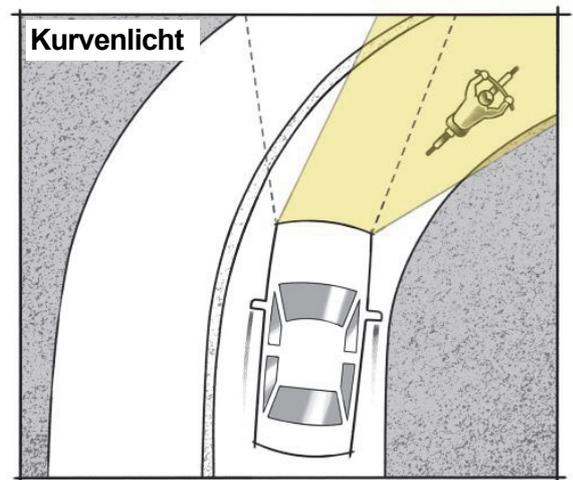
1,9 Lenkung*

Neben der serienmäßigen Servotronic gibt es optional auch eine variable Sportlenkung (optional), die im Testwagen aber nicht verbaut war.

⊕ Die Lenkung überzeugt mit einer guten Mittenzentrierung und spricht bei kleinen Lenkwinkeln spontan an. Bei Kurvenfahrt gibt die Lenkung dem Fahrer eine gute Rückmeldung und zeigt sich präzise. Um die Lenkung von ganz links nach ganz rechts zu drehen, sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Die Lenkkräfte beim Rangieren sind gering. Der Wendekreis fällt mit 11,4 m für ein Fahrzeug in der Mittelklasse nicht zu groß aus.

1,9 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der BMW bis zum Stillstand durchschnittlich 36,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Energie Saver der Größe 205/60 R16). Das ist zwar kein schlechter Wert, gegenüber Modellen ohne Spritsparreifen ist der Bremsweg des 320d EfficientDynamics Edition aber ein Stück länger. Die Bremsanlage zeigt sich auch bei hoher Beanspruchung standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht bei jedem Tempo gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Spurtreue bei einer Bremsung in der Kurve ist gut.

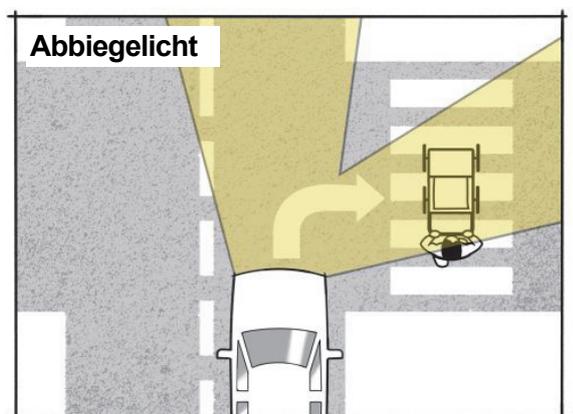


Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,3 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ist der 3er serienmäßig mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Optional gibt es helle Xenonscheinwerfer, die man gegen weiteren Aufpreis mit dynamischen Kurven- und Abbiegelicht sowie einem blendfreien Fernlichtassistenten aufrüsten kann. Zudem ist eine variable Leuchtweitenregulierung enthalten (Stadt-, Autobahnfahrten). Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich (Run-Flat), die im Falle einer Reifenpanne für eine höhere Fahrstabilität sorgen.



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.

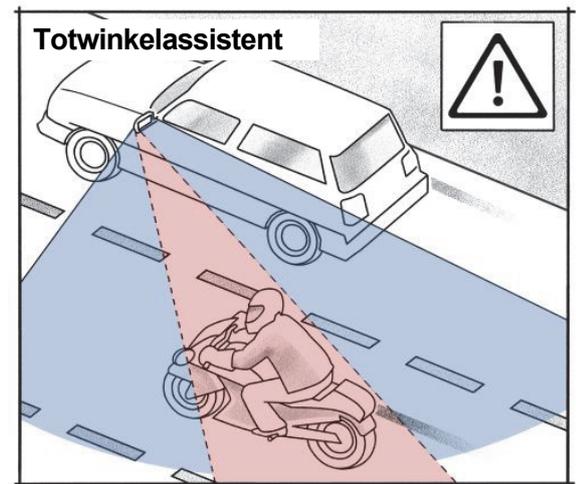
Bei einer Vollbremsung blinken die Bremslichter, wodurch nachfolgende Verkehrsteilnehmer frühzeitig auf die Gefahrenbremsung aufmerksam gemacht werden. Zusätzlich wird dann im Stand die Warnblinkanlage aktiviert. Für den BMW gibt es optional den Driving Assistant, der eine kamerabasierte Kollisionswarnung samt City-Anbremsfunktion beinhaltet. Bei einem drohenden Auffahrunfall wird dem Fahrer frühzeitig eine Warnung angezeigt, bremst der Fahrer nicht, wird im Stadtverkehr kurz vor dem Aufprall automatisch die Bremse aktiviert. Dadurch kann die Aufprallgeschwindigkeit reduziert, bzw. der Unfall ganz vermieden werden. Das System erkennt auch Fußgänger und gibt bei einer drohenden Kollision eine Warnung aus. Ebenfalls im Driving Assistant enthalten ist ein Spurverlassenswarner. Der Fahrer wird über Lenkradvibrationen bei drohendem Verlassen der Fahrspur gewarnt. Wählt man die optionale aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC), wird bei höheren Geschwindigkeiten bei einer drohenden Kollision neben einer Warnung auch eine autonome Teilbremsung eingeleitet und so die Aufprallgeschwindigkeit reduziert. Das ACC ist jedoch nur in Verbindung mit Automatikgetriebe lieferbar. Einen Totwinkelassistenten gibt es gegen Aufpreis. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Verkehrszeichenerkennung. Das optionale Head-Up-Display projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen vor dem Fahrer in die Windschutzscheibe ein. Ein Geschwindigkeitslimiter ist Serie.

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

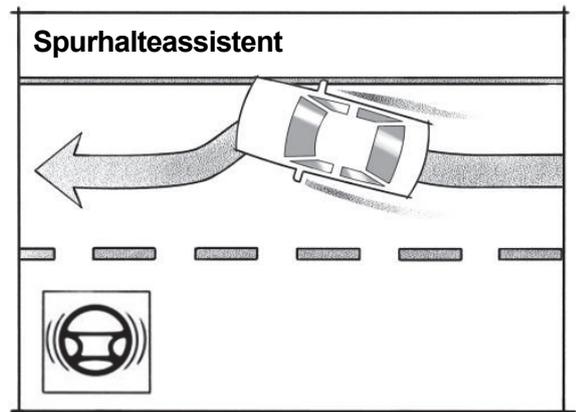
1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der BMW 3er ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die Gurte des Fahrer- und Beifahrersitzes sind mit Gurtstraffern und Kraftbegrenzern ausgestattet. Beim ADAC

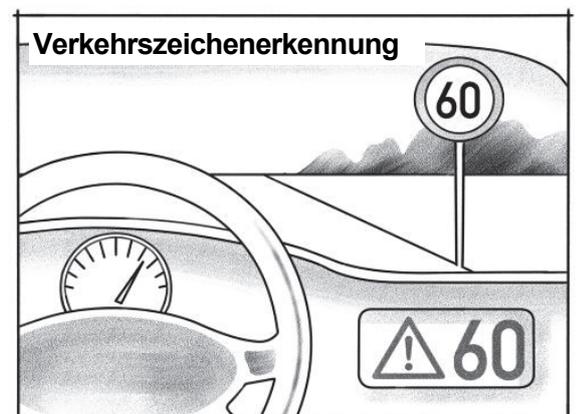
Crashtest erreicht die 3er Limousine beim Insassenschutz sehr gute 95 % der möglichen Punkte. In der Summe erhält das Fahrzeug die vollen fünf Sterne im Crashtest (Stand: 05/2012). Die Ergebnisse des Touring sollten vergleichbar ausfallen. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m optimalen Schutz. Sie befinden sich nahe genug am Kopf, 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. Der intelligente Notruf ist im Dreier serienmäßig verbaut. Werden die Airbags ausgelöst oder die 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. Das



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.



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.



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.

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.

- Seitenairbags hinten sind für den BMW 3er nicht erhältlich.

1,4 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest erreicht die 3er Limousine gute 84 % der möglichen Punkte. Das Ergebnis der Kombi-Version sollte ähnlich gut ausfallen. Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen - besser noch mit dem gut zugänglichen 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. Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung über einen Schlüsselschalter im Armaturenbrett gibt es nun endlich serienmäßig. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze einwandfrei befestigen. Auf den hinteren Außensitzen und dem Beifahrerplatz erlaubt der Hersteller Rückhaltesysteme aller Klassen.

- Der Sitz hinten in der Mitte ist wegen der Sitzform und der ungünstigen Gurtanlenkpunkte für Kindersitze nicht geeignet und auch vom Hersteller nicht zum Befestigen von Kindersitzen freigegeben.

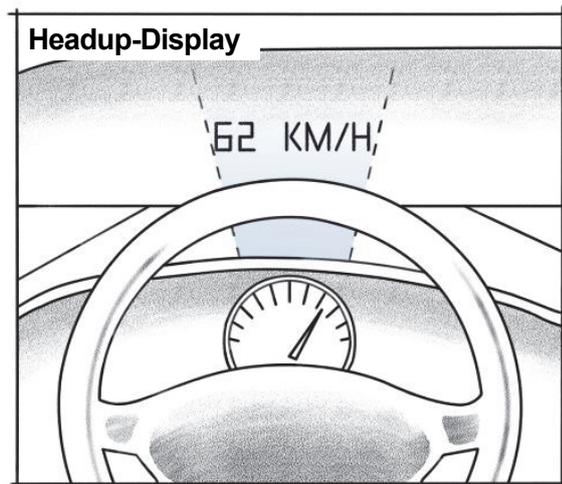
1,9 Fußgängerschutz

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

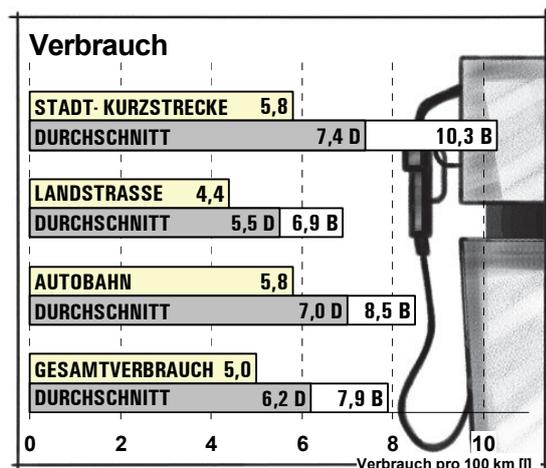
1,9 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO2*

+ Der Verbrauch des 320d Touring EfficientDynamics Edition samt Euro6-Abgastechik und Automatikgetriebe fällt niedrig aus. Im ADAC EcoTest liegt der Durchschnittsverbrauch bei nur 5,0 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 161 g/km erreicht das Fahrzeug gute 35 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Sowohl innerorts als auch im Autobahnzyklus liegt der Testverbrauch bei 5,8 l/100 km. Außerorts benötigt der BMW 4,4 l pro 100 km.



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)

1,2 Schadstoffe

⊕ BMW verlangt für die Euro6-Abgastechnik im 3er ordentlich Aufpreis (1.190 Euro). Mit dem BluePerformance Speicherkat an Bord überzeugt die Sparvariante des 320d mit sauberen Abgasen. Der Lohn sind 48 Punkte im Schadstoffkapitel. Der große Vorteil gegenüber vielen anderen Euro6-Abgastechniken ist, dass die im 3er verwendete Technik keinen zusätzlichen Harnstoff (AdBlue) benötigt, der regelmäßig aufgefüllt und zudem leicht erhöhte Betriebskosten nach sich ziehen würde. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht das Fahrzeug mit 83 Punkten klar vier Sterne im EcoTest.

3,3 AUTOKOSTEN

1,8 Betriebskosten*

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

3,1 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 320d EDE durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

1,4 Wertstabilität*

⊕ Der BMW 320d Touring EfficientDynamics Edition BluePerformance sollte während des vierjährigen Berechnungszeitraumes einen sehr geringen prozentualen Wertverlust aufweisen.

5,5 Kosten für Anschaffung*

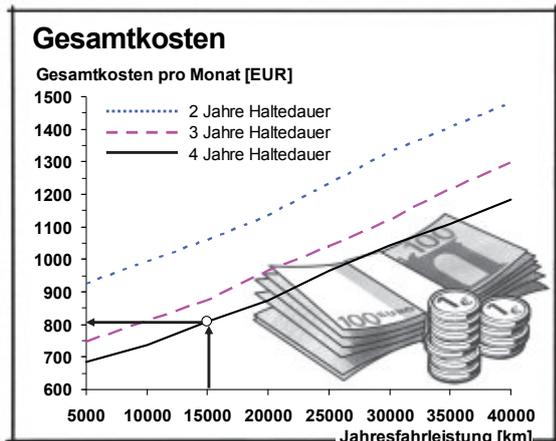
⊖ Die getestete Variante des 3er Touring zeigt sich sehr teuer in der Anschaffung. Schon die Basisversion des 320d EfficientDynamics Edition kostet 38.250 Euro - zusammen mit dem Automatikgetriebe und der Euro6-Abgastechnik (BluePerformance) liegt man bereits bei 41.590 Euro. Wer denkt, dass der BMW dann bereits gut ausgestattet ist, liegt falsch. BMW hat es nun zwar endlich geschafft, eigentlich obligatorische Ausstattungen wie klappbare Kopfstützen im Fond, eine Beifahrerairbag-Deaktivierung und den Licht-/Regensensor in den Serienumfang mit aufzunehmen. Dennoch kosten so gut wie alle aktiven Sicherheitssysteme, eine moderne Lichttechnik und einige Komfortausstattungen wie ein Tempomat Aufpreis. In der Summe liegen die Anschaffungskosten dadurch sehr hoch.

4,0 Fixkosten*

☹ Auch die Fixkosten fallen hoch aus. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 224 Euro fällig. Während die Haftpflichtversicherung recht niedrig eingestuft ist (KH: 16), müssen für die Teil- und Vollkaskoversicherung erhöhte Kosten eingeplant werden (TK: 25; VK: 24).

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 809 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	316d	318d	320d EDE	320d	325d	330d Steptronic	335d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	105 (143)	120 (163)	135 (184)	160 (218)	190 (258)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	260/1750	320/1750	380/1750	380/1750	450/1500	560/1500	630/1500
0-100 km/h[s]	11,2	9,2	8,3	7,7	6,9	5,6	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	210	222	230	238	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,5 D	4,5 D	4,3 D	4,7 D	5,1 D	5,1 D	5,6 D
CO2 [g/km]	119	119	112	124	134	135	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/25	18/23/25	16/24/25	18/23/25	18/26/26	18/26/26	19/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	238	238	224	248	268	365	391
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	722	745	768	787	857	990	1091
Preis [Euro]	33.300	35.200	38.250	38.250	41.400	47.300	52.350

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16W
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/4,4/5,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	112 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	161 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4624/1811/1429 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1590 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/705 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	1140 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	98 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	128 Euro
Monatlicher Wertverlust	517 Euro
Monatliche Gesamtkosten	809 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/24/25
Grundpreis	41.590 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

Abbieglicht (Adaptives Kurvenlicht)	580 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	1.100 Euro
Automatikgetriebe	2.150 Euro ^o
elektronische Dämpferkontrolle	1.100 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro ^o
Head-Up-Display	980 Euro
Kurvenlicht (Adaptives Kurvenlicht)	580 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch	ab 490 ^o
PRE-SAFE (Active Protection)	350 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
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 (1-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (ab)	1.490 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen