



## BMW 320d Luxury Line Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

**B**MW verpasst der erfolgreichen sechsten Generation des 3er nach rund drei Jahren ein dezentes Facelift. Neben optischen Retuschen an den Stoßfängern und einem aufgewerteten Interieur gehören die neuen Voll-LED-Scheinwerfer zu den auffälligsten Neuerungen. Überarbeitet wurden auch die Fahreigenschaften der Limousine. Die Grundauslegung des Fahrwerks wurde gestrafft und die Lenkabstimmung verfeinert, was gut zum sportlichen Charakter der Mittelklasselimousine passt und den Fahrkomfort zumindest bei Wahl des im Testwagen verbauten adaptiven Fahrwerks nicht über Gebühr einschränkt. Im Gegenteil, dank genügend Restkomfort, äußerst bequemen Sportsitzen und der gelungenen Motor-Getriebe-Kombination gehört der 320d Steptronic zu den angenehmsten Langstreckenfahrzeugen der Mittelklasse. Lediglich das bei hohen Geschwindigkeiten erhöhte Geräuschniveau lässt die Gesprächslautstärke zwischen den Insassen unweigerlich etwas ansteigen. Der durchzugsstarke Dieselmotor kommt auch dank der sinnfälligen Schaltstrategie der Achtgang-Automatik mit nur 5,1/100 km aus. Obwohl die Abgasnachbehandlung mit einem einfachen NOx-Speicherkat (ohne Einsatz von AdBlue) erfolgt, überzeugt der BMW mit geringen Schadstoffwerten - auch außerhalb des Zulassungszyklus. In der Summe kann die 320d Limousine in vielen Bereichen überzeugen, praktischer ist am Ende aber doch der 1.700 Euro teurere Touring. Der Kombi bietet schlicht mehr Stauraum, eine bessere Rundumsicht und ist zudem wertstabiler. Zu haben ist die getestete Variante ab 44.750 Euro. **Karosserievarianten:** Kombi.

**Konkurrenten:** Audi A4, Jaguar XE, Mercedes C-Klasse.

- +** sehr gutes optionales LED-Lichtsystem, gut harmonisierende Motor-Getriebe-Kombination, klar strukturiertes Bedienkonzept, variabel einstellbare und bequeme Sportsitze
- schlechte Rundumsicht, hoher Anschaffungspreis, Gewährleistung statt echter Garantie



### ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

4,0 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,6 Langstrecke

3,0 Transport

1,9 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

2,7

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung der 3er Limousine hinterlässt insgesamt einen guten Eindruck. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Auch das Ladeabteil ist mit robustem Stoff verkleidet. Lediglich die Unterseite der Hutablage ist unverkleidet und das blanke Blech kommt zum Vorschein. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und die lackierten Schweller werden durch Leisten vor Kratzern geschützt. Der Innenraum wurde zum Facelift durch neue Materialien und verbesserte Haptik leicht aufgewertet. Das Interieur ist tadellos verarbeitet und erfreut mit einem meist hochwertig wirkenden Materialmix. Das Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind geschäumt und die Dachsäulen mit Stoff überzogen. Gegen Aufpreis gibt es für den BMW nun vier verschiedene Designvarianten (Advantage, Sport Line, Luxury Line, M Sport). Die im Testwagen verbaute Luxury Line steht für ein klassisch elegantes Interieur. Chrom- sowie Edelholz-Applikationen und die Lederausstattung (optional) werten den Innenraum weiter auf. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und der Motor nach unten sauber verkleidet, wodurch Luftverwirbelungen reduziert werden und der Kraftstoffverbrauch nicht unnötig nach oben getrieben wird. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen und dank Schutzklappe im Einfüllstutzen ist ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff nicht möglich.
- Front und Heck sowie die Fahrzeugflanken müssen ohne Stoßleisten auskommen, die den Lack bei kleinen Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen.

2,4

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit der 320d Limousine fällt gut aus. Der BMW bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz im Fond, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die mögliche Zuladung fällt mit 455 Kilogramm gering aus. Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden, eine stabile Dachreling gibt es aber nicht. Für den Fall einer Reifenpanne ist der 3er serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Im Umfang der BMW-Lines sind Runflat-Reifen enthalten (auch optional erhältlich), die nach Luftverlust eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen.

**+** Mit einer Tankfüllung (57 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 1.115 Kilometer möglich. Die maximale Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 75 kg. Damit lassen sich z.B. auch zwei E-Bikes mittels Heckträger befördern. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.800 kg und ungebremste bis 745 kg gezogen werden.

**-** Weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel sind an Bord.

2,3

### Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet die 3er Limousine noch gut ab, obwohl die Rundumsicht eingeschränkt ist. Das gute Ergebnis resultiert vor allem aus dem sehr guten Licht und der Vielzahl an elektronischen Helfern, die das Rangieren erleichtern. Die Karosserie lässt sich insgesamt schlecht abschätzen. Während die Front noch einigermaßen abgeschätzt werden kann, fehlt für das Heck jegliches Gefühl. Aufgrund der recht niedrigen Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur akzeptabel überblicken.



**Trotz der nun serienmäßigen versenkbaren Kopfstützen fällt die Sicht nach hinten schlecht aus**

Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug nur zufriedenstellend wahrnehmen. Das Sichtfeld im Innenspiegel dürfte großzügiger ausfallen. Der 3er ist serienmäßig mit Halogenscheinwerfer und LED-Tagfahrlicht ausgestattet. Gegen Aufpreis findet man helle LED-Scheinwerfer an Bord, die für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen.

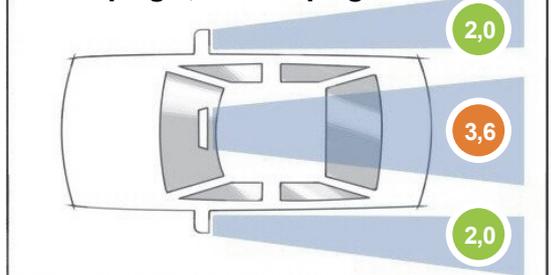
⊕ Im vorderen Fahrzeugnahbereich werden niedrige Hindernisse gut wahrgenommen. Um das Rangieren zu erleichtern, gibt es eine Reihe an Assistenten. In der Ausstattungsvariante Luxury Line sind Parksensoren hinten Serie. Zusätzlich kann man auch Sensoren an der Front ordern. Des Weiteren gibt es das Surround View (nicht im Testwagen). Kameras in der Frontschürze, am Heck und den Außenspiegeln ermöglichen ein Bild aus der Vogelperspektive sowie je ein Bild links und rechts vom Fahrzeug - das erleichtert das Herausfahren aus engen Lücken und unübersichtlichen Hofeinfahrten. Gegen weiteren Aufpreis kann die im Testwagen verbaute Rückfahrkamera geordert werden. Zusätzlich ist auch ein Parkassistent erhältlich, der während der Vorbeifahrt Parklücken vermisst und das Fahrzeug durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke manövriert - der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit regulieren (im Testwagen). Die Außenspiegel bieten ein großzügiges Sichtfeld nach hinten, sind serienmäßig beheizbar und gegen Aufpreis elektrisch anklappbar. Beide besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich verkleinert wird. Gegen weiteren Aufpreis blenden sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (beides im Testwagen). Neben LED-Scheinwerfern gibt es gegen weiteren Aufpreis auch die im Testwagen verbauten adaptiven LED-Scheinwerfer. Diese beinhalten adaptives Kurvenlicht inkl. Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer und den blendfreien Fernlichtassistenten BMW Selective Beam. Das aufwendige Scheinwerfersystem funktioniert sehr gut und ist speziell für Personen, die bei Nacht Probleme beim Autofahren haben, eine echte Kaufempfehlung. Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkungsbereich.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die 3er Limousine schlecht ab. Vor allem nach schräg hinten lässt die Sicht zu wünschen übrig. Immerhin sind seit dem Facelift die Fondkopfstützen bei Nichtgebrauch serienmäßig umklappbar - bisher hatte BMW dafür Aufpreis verlangt.

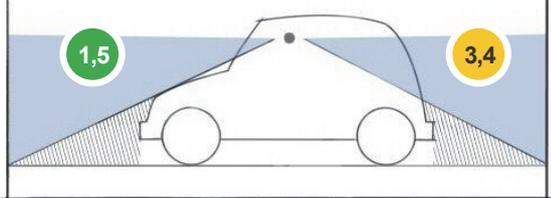
### Rundumsicht



### 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.

2,6

## Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem (Komfortzugang) erhältlich (im Testwagen). Dann kann der Schlüssel zum Öffnen/Abschließen der Vordertüren oder der Heckklappe in der Tasche bleiben. Die Türfeststeller besitzen vorn drei und hinten zwei Rastungen, die ausreichend kräftig dimensioniert sind, um die Türen an Steigungen offen zu halten. Die Schweller liegen zwar in günstiger Höhe, allerdings sind die Vordersitze tief positioniert - dadurch muss man recht tief einsteigen und auch das Aussteigen ist etwas beschwerlich. Darüber hinaus stören die ausgeprägten Seitenwangen der optionalen Sportsitze etwas. Zudem fallen die Schweller breit aus, wodurch man mit einem großen Schritt ein- und aussteigen muss. Der Abstand zwischen Sitz und Dach ist groß genug, um sich nicht den Kopf anzustoßen.

Hinten funktioniert das Einsteigen zufriedenstellend, wobei auch hier der breite Schweller überwunden werden muss. Beim Aussteigen gilt es sich aus den tiefen Sitzmulden zu wuchten. Die Haltegriffe über den Türen können hier durchaus hilfreich sein.

+ Dank der Follow-Me-Home-Funktion wird nach dem Verriegeln des Fahrzeugs noch für kurze Zeit das Fahrzeugumfeld ausgeleuchtet. Ordert man den Komfortzugang, gibt es auch Leuchten an den Türaußengriffen.

### 3,6 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt nicht besonders großzügig aus. Es lassen sich nur 375 Liter im Kofferraum verstauen. Bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten können verstaut werden. Klappt man die Rücksitzlehne um, passen bis zu 655 Liter hinein. Unter dem Kofferraumboden findet man ein zusätzliches kleines Staufach, das weitere 25 Liter Platz bietet.



Der Kofferraum mit 375 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse nur von durchschnittlicher Größe.

### 3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe schwingt durch Druck auf die Entriegelungstaste oder die Fernbedienung automatisch auf. Nettes und praktisches Detail: Bei Wahl des optionalen Komfortzugangs öffnet die Heckklappe auch, wenn man seinen Fuß unter die Stoßstange hält, z.B. wenn man die Hände gerade nicht frei hat (nur, wenn auch der Schlüssel bei sich getragen wird). Schließen muss man die Klappe manuell, eine elektrische Heckklappenbetätigung gibt es für die Limousine nicht. 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, sodass 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 an der Rücksitzlehne 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.

### 2,2 Kofferraum-Variabilität

Die dreigeteilte Rücksitzlehne (Aufpreis) lässt sich einfach vom Kofferraum aus über einen Hebel entriegeln. Ein störendes Detail beim Umklappen der Lehnen ist, dass man nach dem Entriegeln ins Fahrzeug muss um die Lehnen umzuklappen, da diese nicht automatisch nach vorn schwingen.

+ 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 separat klappbar ist, lassen sich lange Gegenstände leichter befördern. Zur Ladungssicherung gibt es vier stabile Zurrösen.

- Es gibt zwar ein Netz mit sechs Befestigungspunkten am Kofferraumboden, allerdings ist dieser lose, sodass eine sichere Befestigung nur bedingt möglich ist. Einen klassischen Skisack gibt es nicht.

Das BMW-Cockpit präsentiert sich übersichtlich, wenn auch viele Schalter recht klein und gleichförmig sind. Die Bedienelemente liegen günstig und die Grundfunktionen sind nach kurzer Eingewöhnung leicht bedienbar. Das i-Drive Bediensystem bietet viele Einstellmöglichkeiten, was eine intensivere Eingewöhnung erfordert. Ordert man das optionale Navigationspaket ConnectedDrive (im Testwagen), werden auch Onlinedienste angeboten. Zu den ConnectedDrive Services gehören unter anderem: Zugriff auf E-Mails, Wetterinformationen, Routenplanung sowie eine Einbindung von Smartphones mit entsprechenden BMW-Apps. Darüber kann gegen weiteren Aufpreis ein Internetzugang mittels i-Drive-Controller geordert werden.



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

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich in Höhe und Weite anpassen und die Pedale sind optimal angeordnet. Der Wählhebel liegt gut zur Hand und lässt problemlos bedienen. Das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten, aber vom Lenkrad leicht verdeckten Startknopf im Armaturenbrett. Das Licht lässt sich mittels beleuchtetem Drehschalter im Armaturenbrett aktivieren. Das Fahrlicht und die Scheibenwischer sind serienmäßig sensorgesteuert. Einen Fernlichtassistenten gibt es gegen Aufpreis. Der Regensensor lässt sich über eine separate Taste im rechten Lenkstockhebel einschalten. Die Nebelleuchten werden durch Tasten neben dem Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die klar gezeichneten Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind einwandfrei ablesbar. Wählt man das Kombiinstrument mit erweiterten Umfängen, findet man ein hochauflösendes Display im Kombiinstrument vor, das weiterführende Informationen wie Listenansicht des Telefonbuchs und Navigationsanweisungen einblendet. Für alle wichtigen Parameter sind Anzeigen vorhanden. Dem Fahrer wird signalisiert, ob alle Türen und Klappen sicher verschlossen sind und es gibt auch eine Öltemperaturanzeige. Der Bordcomputer informiert u.a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Darüber hinaus gibt es optional ein Head-Up-Display (im Testwagen). Es projiziert die Geschwindigkeit oder auch Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe - der Fahrer braucht seinen Blick nicht vom Verkehrsgeschehen abzuwenden. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die gewählte Geschwindigkeit im Kombiinstrument und im Head-Up-Display angezeigt. Ein nettes Detail ist die zusätzliche Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring. Das 8,8-Zoll-Display des optionalen Navigations-/Audiosystems ist optimal in der Höhe angeordnet. Die Bedienung mittels i-Drive System, das auch eine Touch-Oberfläche besitzt, ist recht einfach. Man kann die Buchstabenform mit dem Finger auf der Oberfläche nachfahren und das System erkennt diese zuverlässig. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Stationstasten - Radiosender, Telefonnummern oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden. Das Klimaanlagebedienteil liegt günstig und gibt keine Rätsel bei der Bedienung auf, wenn auch die Schalter etwas klein geraten sind. Die Heckscheibenheizung wird nach bestimmter Zeit automatisch deaktiviert und die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert (optional). Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und lassen sich auch ohne Zündung und bei geöffneter Türe noch schließen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen (im Umfang Innen- und Außenspiegel automatisch abblendend). Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet und im Dunkeln beleuchtet. Das optionale Hifi-Lautsprechersystem bietet einwandfreien Hörgenuss. Die Sitze werden gegen Aufpreis elektrisch eingestellt, der Fahrersitz hat zudem eine Memory-Funktion. Leseleuchten gibt es vorn wie hinten.

Wählt man das empfehlenswerte Ablagenpaket, gibt es vorn wie hinten genügend brauchbare Ablagemöglichkeiten. Seit dem Facelift findet man auch vernünftige Becherhalter an Bord. Es muss nicht mehr wie früher das Fach darüber ausgeclipst und umständlich im Handschuhfach verstaut werden. Das abschließbare Handschuhfach besitzt eine durchschnittliche Größe.

---

## 2,2 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot ist vorn recht großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Personen ausreichen. Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich akzeptabel aus, die wuchtige Mittelkonsole und der voluminöse Getriebetunnel sorgen aber dafür, dass das Raumgefühl etwas geschmälert wird.

---

## 2,7 Raumangebot hinten\*

Hinten liegt das Platzangebot im guten Klassenmittelfeld. Aufgrund der recht flach verlaufenden Dachlinie finden im Fond aber nur Passagiere bis knapp 1,90 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 zufriedenstellend.



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

---

## 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

---

### 2,0 Federung

Für die 320d Limousine gibt es neben dem Standardfahrwerk entweder ein optionales M Sportfahrwerk oder das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk. Alle drei Fahrwerke wurden zum Facelift hin überarbeitet und sprechen nun noch etwas straffer an, was das Fahrgefühl des BMW verbessern soll. Der Fahrkomfort fällt dadurch aber geringfügig schlechter aus. Beim adaptiven Fahrwerk kann die Dämpfercharakteristik mittels Fahrerlebnisschalter in Richtung Komfort oder Sport angepasst werden. Die Feder-/Dämpfer-Kombination besitzt bereits im Comfort-Modus eine straffe Grundabstimmung und ist auf sportliches Fahren ausgelegt. Mit Wahl des Sport-Modus, spricht die Federung noch etwas straffer an wirkt aber selbst dann nicht unkomfortabel.

⊕ Im Comfort-Modus werden lange Fahrbahnwellen gut geschluckt und bringen die Limousine auch bei voller Beladung nicht aus der Ruhe. Kurze Fahrbahnwellen sowie Einzelhindernisse dringen etwas deutlicher in den Innenraum, es wird aber nie unbequem. Durch die straffe Auslegung dringen vor allem Querfugen und Kopfsteinpflaster bis zu den Insassen durch, als störend werden sie aber nicht wahrgenommen.

Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie bei dynamischen Lenkvorgängen sind gering. Im Sport-Modus spricht die Federung ein Stück straffer an, besonders feine Unebenheiten und Querfugen sind dann deutlicher im Innenraum wahrzunehmen. Zudem ändert sich das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor, man erhält ein direkteres Fahrgefühl.

## 1,6 Sitze

Die Standardsitze besitzen serienmäßig eine manuelle Höheneinstellung. In Verbindung mit der Luxury Line ist das Fahrzeug mit Ledersitzen ausgestattet. Gegen Aufpreis lassen sich die Sitze elektrisch einstellen (im Testwagen). Zudem war der Testwagen mit den optionalen Sportsitzen vorn ausgestattet.

- + Die straff gefederten Sportsitze sorgen für einen hohen Sitzkomfort und bieten eine gute Körperunterstützung. Die Lehnenwangen lassen sich in der Breite elektrisch individuell anpassen und bieten dadurch einen sehr guten Seitenhalt. Langbeinige können für mehr Oberschenkelunterstützung die Sitzfläche ausziehen (manuell). Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen und bieten dadurch Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Lordosenstützen für die Vordersitze sind eine weitere Option, sie können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank stabilem Trittbrett fest abstützen. 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, sodass die Sitzposition hier noch zufriedenstellend ist.
- Auf dem luftundurchlässigen Lederbezug kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

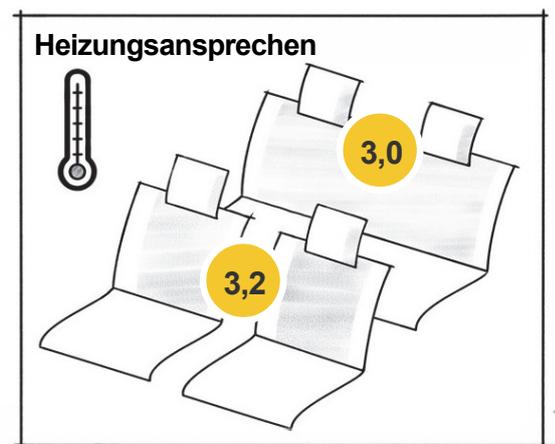
## 2,0 Innengeräusch

- + Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei niedrigen 67,4 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 nicht zu stark wahrnehmbar.

## 1,9 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest spricht die Heizung zufriedenstellend an. Sowohl vorn als auch hinten müssen sich die Passagiere nicht zu lange gedulden bis angenehme Temperaturen vorherrschen.

- + Serienmäßig ist der 3er mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die optionale Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Fahrer und Beifahrer können sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung separat einstellen. Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschtung, 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.



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

1,6

## MOTOR/ANTRIEB

1,8

## Fahrleistungen\*

Der 320d sorgt in Verbindung mit der im Testwagen verbauten Achtgang-Sportautomatik für souveräne Fahrleistungen. Die Leistung wurde zum Facelift von 184 PS auf 190 PS gesteigert. Das maximale Drehmoment beträgt stolze 400 Nm (bei 1.750 - 2.500 1/min).

⊕ Der Dieselmotor schiebt schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig an und gefällt mit seiner gleichmäßigen Leistungsentfaltung. Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche sorgt das Aggregat für angenehmen Vortrieb. Der 320d beschleunigt in nur 7,2 s aus dem Stand auf 100 km/h (Herstellerangabe). BMW gibt eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h an. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen laut Messung nur 4,5 s.

2,3

## Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des 320d wurde zum Facelift optimiert. So kommt nun auch beim 320d ein Zweimassenschwungrad samt Fliehkraftpendel zum Einsatz. Bisher war dies dem 320d EfficientDynamics Edition vorbehalten. Das Fliehkraftpendel verringert vor allem bei sehr niedrigen Drehzahlen unter Last störende Brummfrequenzen. Dadurch lässt sich das Fahrzeug auch bei niedrigen Drehzahlen stressfrei bewegen, was den Verbrauch senkt. Aber auch sonst dringen kaum Vibrationen bis zu den Insassen durch. Der Motor ist gut gekapselt und wird nicht als störend wahrgenommen.

⊖ Anders sieht es direkt nach dem Kaltstart aus. Dann läuft der Diesel nach wie vor unkultiviert. Auch wenn der Motor nach Einsatz des Start-Stopp-Systems wieder anspringt, kann es kurzzeitig deutlich rappeln.

1,2

## Schaltung

Der 320d ist serienmäßig mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet. Optional gibt es das Achtgang-Automatikgetriebe (Steptronic) und gegen weiteren Aufpreis das im Testwagen verbaute Achtgang-Steptronic-Sportgetriebe. Dann gibt es auch Schaltwippen am Lenkrad.

⊕ Die Achtgang-Sportautomatik funktioniert einwandfrei. Der Wählhebel ist gut erreichbar und lässt sich leicht bedienen. Alternativ zur automatischen Gangwahl besteht die Möglichkeit, die Gänge manuell am Wählhebel oder per Lenkradpaddel zu schalten - dann wird auch die aktuell eingelegte Schaltstufe angezeigt. Der BMW fährt spontan an, bei abrupter Gaspedalbetätigung allerdings nicht ganz ruckfrei. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Die Automatik wählt die Schaltpunkte meist optimal und wechselt die Gänge weich - bei plötzlicher Leistungsforderung geht aber schon mal ein Ruck durch das Fahrzeug. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen. Im EcoPro-Modus reagiert die Automatik nicht so nervös auf das Gaspedal und schaltet nicht sofort zurück. Zudem bietet dieser Modus im Geschwindigkeitsbereich zwischen 50 und 160 km/h eine Segelfunktion. Nimmt der Fahrer den Fuß vom Gaspedal, wird der Antriebsstrang entkoppelt und das Fahrzeug rollt dadurch deutlich länger. Im Sport-Modus reagiert die Automatik spontaner, schaltet schon bei geringer Leistungsforderung runter und lässt auch höhere Drehzahlen zu. Das Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei. Neu ist neben der Segelfunktion auch der Vorausschauassistent. Ist ein Navigationssystem verbaut, wird die Schaltstrategie entsprechend der Fahrsituation angepasst. Fährt man beispielsweise auf einen Kreisverkehr, eine Kreuzung oder eine Kurve zu, wird vorausschauend der optimale Schaltzeitpunkt errechnet.

1,3

## Getriebeabstufung

⊕ Das Achtstufen-Automatikgetriebe überzeugt durch die feinen und stets passenden Abstufungen sowie durch die weite Spreizung der Gänge. Dadurch hat der Motor in den unteren Gängen ein gutes Beschleunigungsvermögen und läuft bei hohen Geschwindigkeiten mit niedrigen Drehzahlen, die enge Stufung zwischen den Gängen sorgt für kleine Drehzahlsprünge, wodurch der Motor öfters im verbrauchsoptimalen Bereich arbeiten kann. Bei Tempo 130 zeigt der Drehzahlmesser im lang übersetzten achten Gang lediglich 1.950 1/min an, was neben dem Geräuschkomfort auch dem Kraftstoffverbrauch zu Gute kommt.

2,1

## FAHREIGENSCHAFTEN

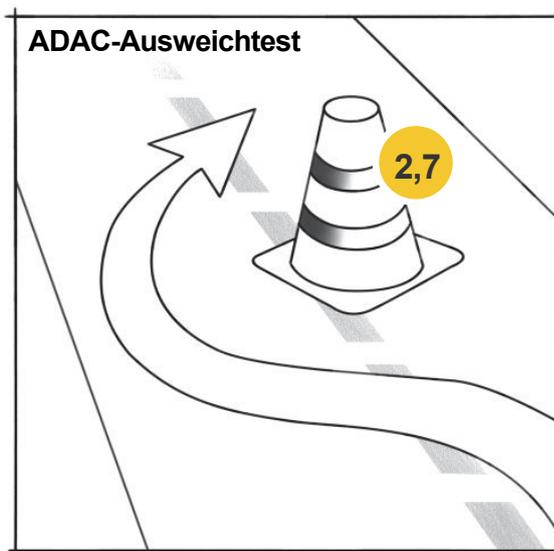
2,4

### Fahrstabilität

Der 320d kann in Verbindung mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk eine gute Fahrstabilität vorweisen. Das überarbeitete Modell lässt sich jedoch nicht mehr ganz so sicher fahren wie das Vorfaceliftmodell. Den ADAC Ausweichtest meistert die 3er Limousine zwar nach wie vor weitgehend problemlos, der Fahrer wird aber nun mehr gefordert, da sich das Heck deutlich dynamischer präsentiert und beim Gegenlenken nachdrängt. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift erst spät ein, wodurch der Fahrer beherzt gegenlenken muss, um das Fahrzeug zu stabilisieren.

⊕ Der BMW reagiert sicher auf einen plötzlichen Lenkimpuls und stabilisiert sich schnell wieder, das Lenkrad könnte aber schneller zentrieren. Die Richtungsstabilität ist insgesamt gut, das Fahrzeug reagiert aber empfindlich auf Spurrillen. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der BMW über die Vorderräder weg, was auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt - der Grenzbereich liegt hoch. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drängt der 3er unkritisch mit dem Heck nach. Auf weniger griffigem Untergrund bremsst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen die Hinterräder ein.

### 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.

2,0

### Lenkung\*

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit der Servotronic ausgestattet, die die Lenkkraftunterstützung entsprechend der Geschwindigkeit anpasst. Gegen Aufpreis ist die variable Sportlenkung erhältlich (im Testwagen vorhanden). Dann variiert zusätzlich das Übersetzungsverhältnis abhängig vom Lenkeinschlag. Bei kleinen Lenkwinkeln würde etwas mehr Rückmeldung gut tun. Es sind gelegentlich leichte Lenkkorrekturen notwendig. Bei höheren Geschwindigkeiten wünscht man sich um die Mittellage eine etwas bessere Zentrierung. Der Wendekreis von 11,6 Metern dürfte etwas geringer ausfallen.

⊕ Die Lenkung spricht spontan an und kann insgesamt mit einer guten Präzision punkten. Bei größeren Lenkwinkeln wird dem Fahrer ein guter Fahrbahnkontakt vermittelt, wodurch sich die Limousine auf kurvigen Landstraßen agil bewegen lässt. Dank der variablen Übersetzung ist beim Rangieren kein großer Lenkaufwand erforderlich - von Anschlag bis Anschlag sind lediglich etwas über zwei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt ebenfalls gering aus.

1,9

## Bremse

⊕ Die Bremse spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Fahrzeug durchschnittlich 36,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Super Sport; vorn: 225/45 R18 95Y; hinten: 255/40 R18 99Y). Selbst bei sehr hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standhaft und zeigt kein Fading. Bei Vollverzögerungen in Kurven zeigt der BMW eine Untersteuerneigung, verhält sich insgesamt aber recht spurstabil.

1,2

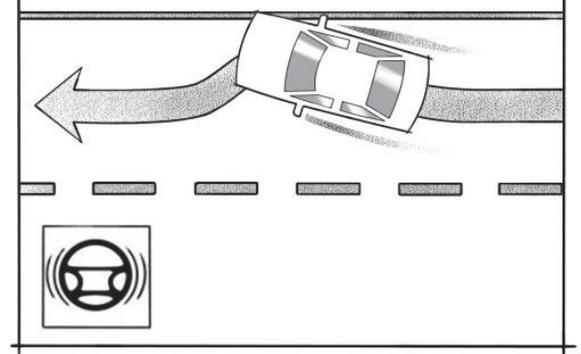
## SICHERHEIT

0,8

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

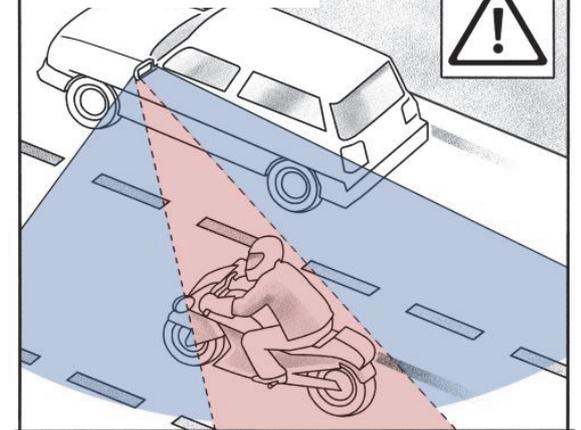
⊕ Die Mittelklasselimousine bietet mit den serienmäßigen und optional erhältlichen Systemen eine sehr gute aktive Sicherheit. Ab Werk ist der BMW mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und dem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Vollverzögerungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Während einer Vollbremsung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert - dadurch wird der herannahende Verkehr gewarnt. Darüber hinaus ist der BMW serienmäßig mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem (Sensoren in allen Rädern) ausgestattet. Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich (Run-Flat), die im Falle einer Reifenpanne für eine höhere Fahrstabilität sorgen (Serie beim Luxury Line). LED-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht und Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer sowie einen blendfreien Fernlichtassistenten gibt es gegen Aufpreis. Auf Wunsch ist der Driving Assistant erhältlich. Dieser beinhaltet eine kamerabasierte City-Anbremsfunktion mit Auffahrwarnung (bis 60 km/h). Werden Fahrzeuge oder Personen vor dem Fahrzeug erkannt, wird der Fahrer vor einer möglichen Kollision gewarnt - reagiert er nicht, wird eine Teilbremsung eingeleitet. Im Umfang des Driving Assistant ist auch eine Spurverlassenswarnung enthalten, die den Fahrer mittels Lenkradvibrationen auf die Gefahr hinweist. Eine Notbremsfunktion gibt es bei Wahl des optionalen ACC-Systems. Neben einer Verkehrszeichenerkennung und einem Spurwechselwarner (Totwinkelassistent) ist optional auch ein Head-Up-Display erhältlich. Es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer. In Verbindung mit dem Sicherheitspaket Active Protection ist der 3er mit einem Aufmerksamkeitsassistenten ausgestattet.

### Spurhalteassistent



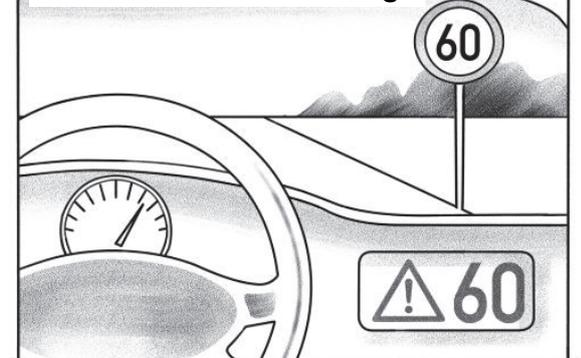
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

### Totwinkelassistent



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

### 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.

Dieser überwacht das Lenkverhalten des Fahrers und warnt im Control Display (Kombiinstrument), wenn er Anzeichen von Müdigkeit/Unkonzentriertheit erkennt. Optional ist eine Aktivlenkung erhältlich, wodurch schnelle Ausweichmanöver auch mit geringen Lenkwinkeln möglich sind. Serienmäßig ist der BMW mit einem Speedlimiter ausgestattet.

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

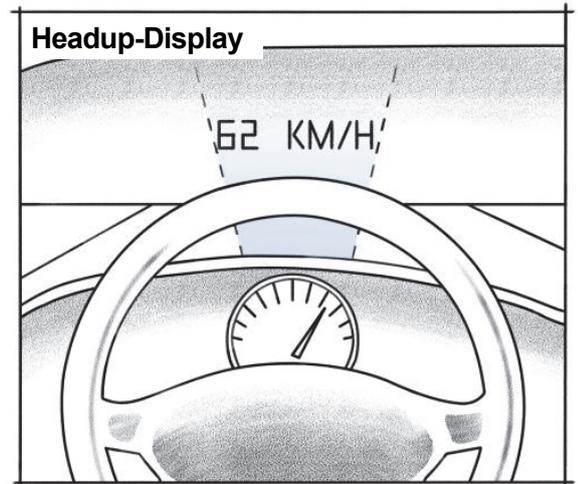
## 1,0 Passive Sicherheit - Insassen

➕ Der BMW 3er ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die Gurte des Fahrer- und Beifahrersitzes sind mit Gurtstraffern und Kraftbegrenzern ausgestattet. Im 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 Kopfstützen der Vordersitze reichen für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. 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 Personen, das Schutzpotential ist auch hier gut. 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 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 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 Bremsen betätigt, um möglichst die Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer zweiten Kollision zu verringern.

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

## 1,5 Kindersicherheit

➕ Im ADAC Crashtest erreicht die 3er Limousine gute 84 % der möglichen Punkte. Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen - besser noch mit dem gut zugänglichen Isofix-System. 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.



**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.**



**Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.**

Auf den hinteren Außensitzen und dem Beifahrerplatz erlaubt der Hersteller Rückhaltesysteme aller Klassen. Alle Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

– 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

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

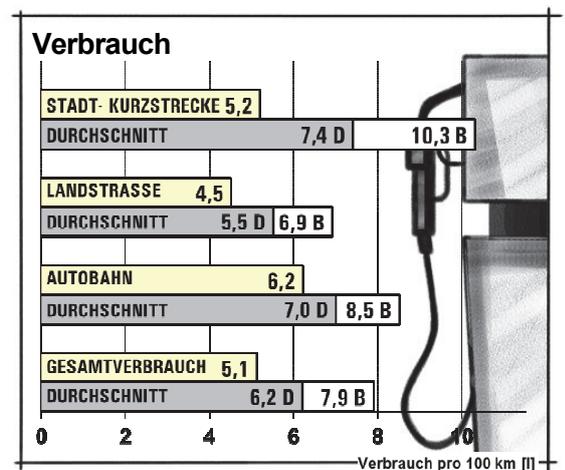
## 1,8 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO2\*

+ Der Verbrauch der 320d Limousine samt Automatikgetriebe fällt niedrig aus. Im ADAC EcoTest liegt der Durchschnittsverbrauch bei 5,1 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 163 g/km erreicht das Fahrzeug gute 35 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,2 l, außerorts bei 4,5 l und auf der Autobahn bei 6,2 l pro 100 km.

### 1,1 Schadstoffe

+ Der mit einem NOx-Speicherkatalysator ausgerüstete 320d schneidet bei den Schadstoffmessungen sehr gut ab. Trotz des Verzichts auf den Einsatz der Harnstofflösung AdBlue in Verbindung mit einem SCR-Katalysator liegen die Schadstoffanteile durchgehend auf niedrigem Niveau. Der Lohn dafür sind 49 von 50 Punkten für die emittierten Schadstoffe. Insgesamt sammelt der 320d 84 Punkte und erhält somit klar vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 4,0 AUTOKOSTEN

### 1,7 Betriebskosten\*

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

### 4,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

## 2,7 Wertstabilität\*

Für den 320d kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet werden. Wer einen stabileren Restwertverlauf erreichen möchte, sollte auf die Kombivariante zurückgreifen.

## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

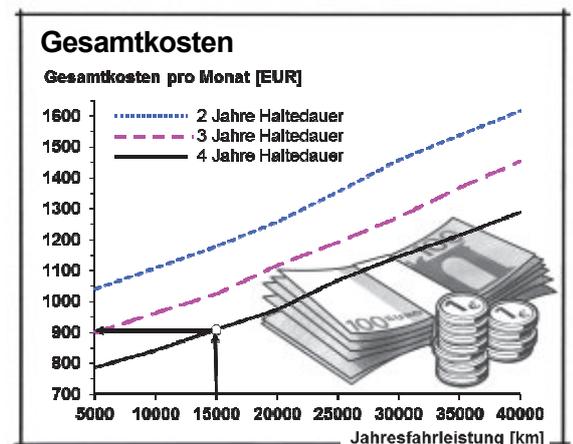
⊖ Die 320d Limousine kostet zusammen mit dem Automatikgetriebe und der Ausstattungslinie Luxury Line mindestens 44.750 Euro. Wer denkt, dass der BMW dann bereits gut ausgestattet ist, liegt falsch. BMW hat es nun zwar endlich geschafft, eigentlich obligatorische Ausstattungen wie klappbare Kopfstützen 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 viele Komfortausstattungen Aufpreis. In der Summe liegen die Anschaffungskosten dadurch sehr hoch.

## 4,7 Fixkosten\*

⊖ Auch die Fixkosten fallen hoch aus. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 222 Euro fällig. Während die Haftpflichtversicherung recht niedrig eingestuft ist (KH: 18), müssen für die Teil- und Vollkaskoversicherung erhöhte Kosten eingeplant werden (TK: 25; VK: 25).

## 4,3 Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich hoch. Dazu tragen besonders die Werkstatt-/Reifenkosten sowie der hohe Anschaffungspreis bei.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 909 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	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	110 (150)	120 (163)	140 (190)	160 (218)	190 (258)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1250	320/1500	400/1750	400/1750	450/1500	560/1500	630/1500
0-100 km/h[s]	10,7	8,6	7,9	7,3	6,8	5,6	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	215	230	235	245	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	3,9   D	4,0   D	3,9   D	4,0   D	4,9   D	4,9   D	5,4   D
CO2 [g/km]	102	106	102	106	129	129	143
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/25	18/23/25	18/25/25	18/25/25	20/27/26	20/27/26	20/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	204	212	204	212	258	353	381
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	739	760	793	798	885	982	1060
Preis [Euro]	32.600	34.500	37.250	37.250	41.100	47.050	51.800

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle  
 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  
 E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,4/11,55 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,2/4,5/6,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	111 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>163 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>67,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4633/1811/1429 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2035 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1570 kg/455 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>375 l/655 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	<b>1115 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>86 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>77 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>139 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>607 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>909 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/25
Grundpreis	44.750 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (Adaptiver LED Scheinwerfer)	1.790 Euro <sup>o</sup>
Abstandsregelung, elektronisch	790 Euro
Automatikgetriebe	2.150 Euro <sup>o</sup>
elektronische Dämpferkontrolle	1.100 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro <sup>o</sup>
Head-Up-Display	980 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht (Adaptiver LED Scheinwerfer)	1.790 Euro <sup>o</sup>
LED-Abblendlicht	990 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch (+ vorn: 200 Euro)	Serie
PRE-SAFE (Active Protection)	350 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	520 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	560 Euro <sup>o</sup>
Verkehrsschilderkennung	320 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.490 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne, umklappbar	390 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Lackierung Metallic	890 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,8

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen