



BMW 318i Touring

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(100 kW / 136 PS)

B MW hat seine Motorenpalette erneuert und ein Baukastensystem eingeführt. Es gibt Motoren mit sechs, vier und drei Zylindern, die jeweils 0,5 Liter Einzelhubraum haben. Im 318i kommt der Dreizylinder zum Einsatz, der hier 136 PS leistet. Damit ist man auch im schwächsten BMW 3er immer noch vernünftig motorisiert und wird nicht zum Verkehrshindernis. Den seidenweichen Lauf eines Sechszylinders kann der Motor mit drei Zylindern konstruktionsbedingt nicht erreichen, die Entwicklungsingenieure haben dem Triebwerk aber eine ordentliche Laufkultur anezogen. Sportlich ist der Antrieb allerdings nicht, anders als das sehr gut ausbalancierte, adaptive Fahrwerk und die zielgenaue und rückmeldungsintensive Lenkung. Der 3er Touring punktet außerdem mit seiner guten Verarbeitung, dem gut durchdachten Bedienkonzept und seinen ausgezeichneten optionalen Sportsitzen. Details wie die separat zu öffnende Heckklappe und die dreigeteilt umlegbare Rückbank machen sich im Alltag positiv bemerkbar - hier zeigt sich, dass die Münchner Erfahrung haben im Bau der Touring-Modelle. Den größten Kofferraum bot der Mittelklasse-BMW aber noch nie - auch das aktuelle Modell nicht. Der Verbrauch des kleinen Motors kann nicht vollends überzeugen: Mit 6,1 Litern auf 100 Kilometer im ADAC EcoTest bewegt sich der Wagen im Klassenmittelfeld. Mit mindestens 32.200 Euro ist der 318i Touring aber sowieso kein Auto für Sparfüchse. Die Ausstattungsliste hält darüber hinaus noch einige Schmankerln bereit, um den Preis des Autos in deutlich höhere Regionen zu treiben. **Karosserievarianten:** Limousine, Gran Turismo. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4, Mercedes C-Klasse, Volvo V60, VW Passat.

- +** sehr gutes optionales LED-Lichtsystem, klar strukturiertes Bedienkonzept, variabel einstellbare und bequeme Sportsitze
- Nur Gewährleistung - keine Garantie, hoher Anschaffungspreis, viele aktive Sicherheitssysteme nur gegen Aufpreis



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,8 Langstrecke

2,5 Transport

2,5 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: April 2016
Text: Christoph Pauly

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des 3er Touring 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 strapazierfähigem, aber hochwertigem Stoff verkleidet. 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 vier verschiedene Designvarianten (Advantage, Sport Line, Luxury Line, M Sport). Beim Testwagen handelt es sich um das Basismodell (ohne eine dieser Ausstattungsvarianten), ist aber mit der optionalen Edelhölzausstattung optisch aufgewertet. 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 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.

2,5

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des 318i Touring 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 515 Kilogramm durchschnittlich aus. Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist der 3er serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Im Umfang der BMW-Lines sind Runflat-Reifen enthalten (auch wie im Testwagen gesondert optional erhältlich), die nach Luftverlust eine Weiterfahrt mit reduzierter Geschwindigkeit bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen. In Verbindung mit dem kleinen Benzinmotor dürfen gebremste Anhänger bis 1.300 kg und ungebremste bis 695 kg gezogen werden.

⊕ Mit einer Tankfüllung (60 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 980 Kilometer möglich. Die maximale Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 75 kg. Damit lassen sich z. B. auch zwei E-Bikes mittels Heckträger befördern.

⊖ Weder ein Wagenheber noch ein Radmutternschlüssel sind an Bord.

2,1

Sicht

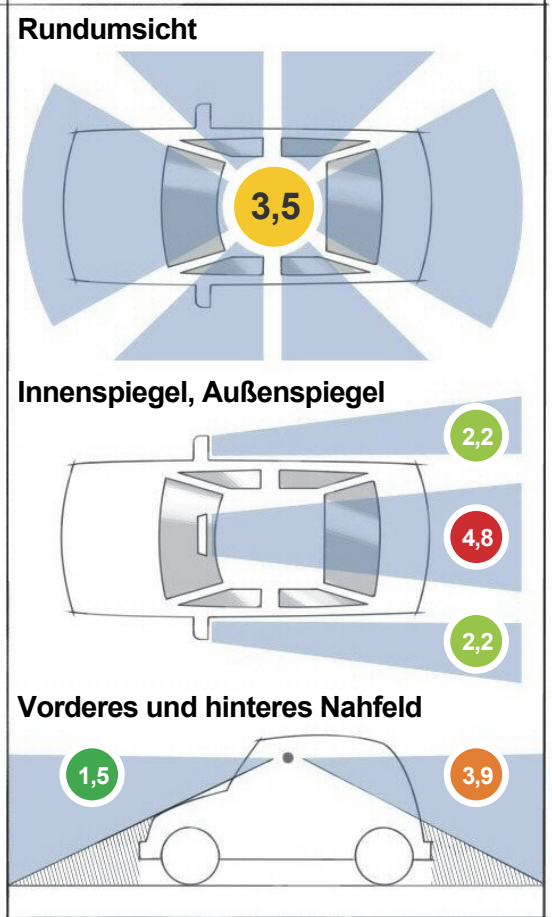
Im Sicht-Kapitel schneidet der 3er Touring gut ab, obwohl die Rundumsicht gerade noch als zufriedenstellend bewertet ist. Das gute Ergebnis resultiert vor allem aus dem sehr guten Licht und der Vielzahl an elektronischen Helfern, die das Rangieren erleichtern. Die Karosserie lässt sich insgesamt passabel abschätzen. Aufgrund der recht niedrigen Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur akzeptabel überblicken. Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug nur zufriedenstellend wahrnehmen. Das Sichtfeld im



Trotz der versenkbaren Rücksitzkopfstützen ist die Sicht nach hinten eingeschränkt.

Innenspiegel dürfte großzügiger ausfallen. Der 3er ist serienmäßig mit Halogenscheinwerfern und LED-Tagfahrlicht ausgestattet. Gegen Aufpreis findet man helle LED-Scheinwerfer an Bord, die für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Kombi noch zufriedenstellend ab. Vor allem nach schräg hinten ist die Sicht eingeschränkt. Immerhin sind seit dem Facelift die Fondkopfstützen bei Nichtgebrauch serienmäßig umklappbar - bisher hatte BMW dafür Aufpreis verlangt.

⊕ Im vorderen Fahrzeugnahbereich werden niedrige Hindernisse gut wahrgenommen. Um das Rangieren zu erleichtern, gibt es eine Reihe an Assistenten. Der Testwagen ist mit der aufpreispflichtigen Einparkhilfe vorne und hinten ausgestattet, kombiniert mit der gegen weitere Zuzahlung erhältlichen Rückfahrkamera. Des Weiteren gibt es 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. 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 aufwändige Scheinwerfersystem funktioniert sehr gut und ist eine echte Kaufempfehlung. Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkbereich.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

2,9 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 der Vordertüren oder der Heckklappe in der Tasche bleiben. Ein versehentliches Einsperren des Schlüssels im Fahrzeug ist in Verbindung mit diesem System nicht möglich. 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 recht 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 von der tief montierten Rückbank aufzurichten. Die Haltegriffe über den Türen können hier durchaus hilfreich sein.

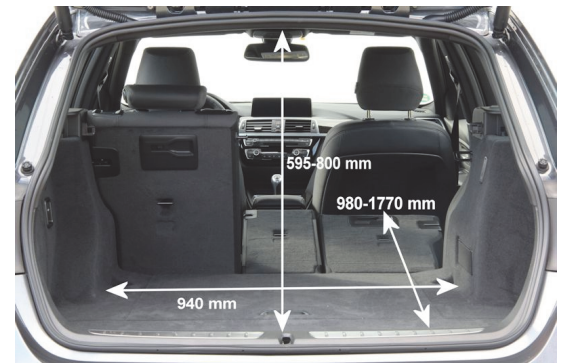
⊕ Dank der Follow-Me-Home-Funktion wird nach dem Verriegeln des Fahrzeugs noch für kurze Zeit das Fahrzeugumfeld ausgeleuchtet. Ordert man den Komfortzugang (im Testwagen), gibt es auch Leuchten an den Türaußengriffen.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

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, beträgt der Stauraum 525 Liter. 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 liegt der Kofferraum des Touring im durchschnittlichen Klassenbereich.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich serienmäßig elektrisch öffnen und schließen. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich bei Bedarf (beispielsweise niedrige Garagenhöhe) über das iDrive-Menü begrenzen. Bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystems kann man die Heckklappe öffnen und schließen, 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 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 wie im Testwagen das optionale Licht-Paket verbaut, wird der Kofferraum sehr gut mit LED-Lampen ausgeleuchtet.

⊖ Die Heckklappe dürfte etwas weiter öffnen, es haben nur Personen bis rund 1,80 m genügend Kopffreiheit unter der geöffneten Klappe. Zusätzlich steht das Schloss ungünstig ab, sodass sich große Personen leicht den Kopf stoßen können.

2,1 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 Ablagen-Paket (nicht im Testwagen). Dann sind im Kofferraum große und kleine Gepäcknetze vorhanden.

Zusätzlich ist darin ein flexibles Ladungssicherungs-System zu finden. Serienmäßig wird der Kombi mit einem Sicherheitstrennnetz ausgeliefert, das am Dachhimmel eingehängt werden kann und den Koffer- vom Passagiererraum abtrennt. Wird die Gepäckraumabdeckung nicht benötigt, findet sie unter dem Kofferraumboden Platz.

1,9

INNENRAUM

1,3

Bedienung

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 iDrive 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 mit Echtzeitinformationen sowie eine Einbindung von Smartphones mit entsprechenden BMW-Apps. Darüber hinaus kann gegen weiteren Aufpreis ein Internetzugriff mittels iDrive-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 Schalthebel liegt gut zur Hand. 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. Die Nebelleuchten werden durch Tasten neben dem Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. 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 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 verschlossen sind, außerdem gibt es eine Öltemperaturanzeige. Der Bordcomputer informiert u.a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Darüber hinaus gibt es optional ein Head-Up-Display (nicht 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 betätigt, die gewählte Geschwindigkeit im Kombiinstrument sowie gegebenenfalls im Head-Up-Display angezeigt. Ein nettes Detail ist die zusätzliche Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit mittels Markierung am Tachoring. Das 8,8-Zoll-Display des optionalen Navigationssystems Professional ist in optimaler Höhe angeordnet. Die Bedienung mithilfe des i-Drive Controllers, der 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. Schon das serienmäßige Standard-Lautsprechersystem bietet einwandfreien Hörgenuss. Die Sitze werden können gegen Aufpreis elektrisch eingestellt werden, der Fahrersitz hat zudem eine Memory-Funktion. Leseleuchten gibt es vorn wie hinten.

Wählt man das empfehlenswerte Ablagenpaket, gibt es vorn und 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.

➖ Für die hinteren Plätze dürften mehr Ablagemöglichkeiten vorhanden sein. Beim Anschnallen stört die massive Mittelkonsole etwas.

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 schmälern aber das Raumgefühl etwas.

2,3 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten fällt das Raumangebot im 3er Touring recht gut aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond Passagiere bis knapp 1,90 m Körpergröße genügend Beinfreiheit vor - auch hier ist die Kopffreiheit etwas großzügiger bemessen. Die Innenbreite liegt im guten Klassenmittelfeld und auch das subjektive Raumempfinden ist nicht zuletzt durch die großen Fensterflächen angenehm.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

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

1,9 KOMFORT

2,0 Federung

Für den 318i Touring 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 sind nun noch etwas straffer abgestimmt, 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 wird das Fahrwerk noch etwas straffer, wirkt aber selbst dann nicht unkomfortabel.

⊕ Im standardmäßig aktivierten Comfort-Modus werden lange Fahrbahnwellen gut geschluckt, sie bringen den 3er auch bei voller Beladung nicht aus der Ruhe. Kurze Fahrbahnwellen sowie Einzelhindernisse dringen etwas deutlicher in den Innenraum, es wird aber trotz erhöhter Karosseriebewegungen nie unbequem. Durch die straffe Auslegung dringen vor allem Querfugen und Kopfsteinpflaster bis zu den Insassen durch, als störend werden sie aber nicht empfunden. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie bei dynamischen Lenkvorgängen sind gering.

1,8 Sitze

⊕ Die straff gefederten, optionalen Sportsitze des Testwagens sorgen für einen hohen Sitzkomfort und bieten eine gute Körperunterstützung. Sie sind - ebenfalls aufpreispflichtig - elektrisch verstellbar und bieten eine Speicherfunktion für zwei Sitzpositionen. Die Lehnenwangen lassen sich in der Breite elektrisch anpassen und bieten dadurch einen sehr guten Seitenhalt. Langbeinige Personen 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 auf dem stabilen 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. Die Atmungsaktivität der Sitze ist gerade bei sommerlichen Temperaturen mit der stoffbespannten Mittelbahn trotz der lederbezogenen Sitzwangen noch zufriedenstellend.

1,8 Innengeräusch

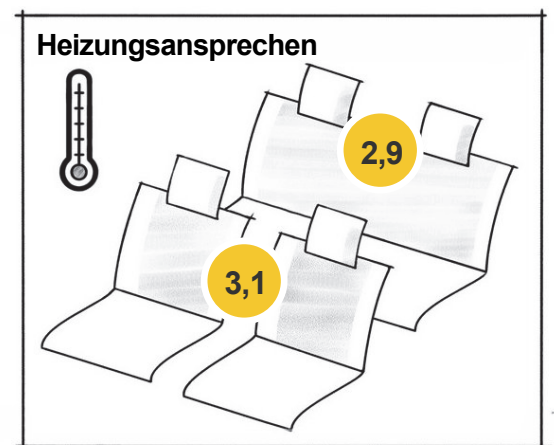
⊕ Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei niedrigen 66,8 dB(A). Der kleine Benzinmotor ist insgesamt gut gekapselt, unter Last ist er aber dennoch im Innenraum deutlich wahrnehmbar. Windgeräusche sind insgesamt gut gedämmt, nehmen aber mit steigender Geschwindigkeit überdurchschnittlich zu und sind dann auch deutlich präsent. Sonstige Fahrgeräusche wie Abrollgeräusche der Reifen oder Achspoltern sind im Innenraum nicht zu stark wahrnehmbar.

⊖ Die Karosserie wird auf Kopfsteinpflaster und Querfugen so angeregt, dass es im Innenraum zu massivem Wummern kommt.

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.



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

Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden. Zudem können eine Sitzheizung vorn und auf den äußeren Fondplätzen sowie eine Lenkradheizung geordert werden (Lenkradheizung im Testwagen).

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

Der 318i mit 136 PS bei frühen 4.400 Umdrehungen sorgt im Touring für zufriedenstellende Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment beträgt ordentliche 220 Nm, die bereits bei sehr niedrigen 1.250 Umdrehungen anliegen und bis 4.300 Umdrehungen konstant bleiben. Der Turbomotor schiebt schon bei niedrigen Drehzahlen spürbar an und scheut sich auch nicht vor hohen Drehzahlen. Der schwächste für den BMW 3er erhältliche Motor beschleunigt den Kombi in 9,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h (Herstellerangabe). BMW gibt eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h an. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen laut Messung zufriedenstellende 6,0 Sekunden (gemessen im zweiten Gang). Ebenfalls zufriedenstellend sind die Werte für die Elastizitätsmessung von 60 auf 100 km/h im vierten, fünften und sechsten Gang. Der Wagen braucht für diese Übungen 9,9, 12,6 und 16,9 Sekunden.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Dreizylinders ist aller Ehren wert. Prinzipbedingt kann der Motor nicht so seidenweich laufen wie die berühmten Sechszylindertriebwerke der Marke, die Abstimmung des neuen Motors kann aber gerade im Vergleich mit anderen Dreizylindern als gelungen bezeichnet werden. Vibrationen sind verstärkt nur im Schalthebel zu spüren, auch in Bezug auf das Brummverhalten ist der Motor sogar beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen unauffällig. Beim Ausdrehen und allgemein unter Vollast ist der Motor mit seinem charakteristischen Klang präsent, ohne mit Dröhngeräuschen zu nerven.

1,6 Schaltung

Beim Herunterschalten gibt der Wagen selbstständig Zwischengas, damit beim Einkuppeln die passende Drehzahl anliegt und Schaltrucken vermieden wird. Dieses Verhalten ist komfortabel, aber gewöhnungsbedürftig, da so beim Herunterschalten und anschließendem Einkuppeln - beispielsweise vor einer roten Ampel - weniger motorbedingte Verzögerung zur Verfügung steht. Der zusätzliche Treibstoffverbrauch ist darüber hinaus nicht als positiv zu bewerten. Wünschenswert wäre, die Funktion je nach Fahrergeschmack abschalten zu können.

⊕ Die Gänge sind präzise geführt, beim Einlegen muss jedoch ein Widerstand überwunden werden. Die Schaltwege fallen kurz aus und auch schnelles Schalten ist möglich, allerdings ist dann der Schaltwiderstand etwas größer. Eine Gangempfehlung hilft, den Motor im verbrauchsoptimalen Gang zu betreiben. Im per Fahrerlebnisschalter aktivierbaren EcoPro-Modus werden zusätzliche Tipps zum Spritsparen angezeigt, z. B. Tempo reduzieren, wenn man schnell unterwegs ist. Die Kupplung lässt sich beim Losfahren gut dosieren, Anfahren am Berg klappt auch dank der Berganfahrhilfe problemlos. Verschliffene Gangwechsel gehen aber erst nach einer Eingewöhnungsphase von der Hand, Neulinge am Volant des 318i haben zunächst mit Schaltrucken zu kämpfen.

⊖ Das Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig, aber unkomfortabel: Der Motor und damit auch der Schalthebel schüttelt sich stark beim Anlassen und insbesondere beim Abstellen des Motors.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist gut abgestimmt und passt gut zur Motorcharakteristik. Die einzelnen Ganganschlüsse sind stimmig, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat BMW in Anbetracht der Basismotorisierung nicht zu lang gewählt, der Motor dreht bei Tempo 130 km/h mit passablen 2.700 U/min.

2,0

FAHREIGENSCHAFTEN

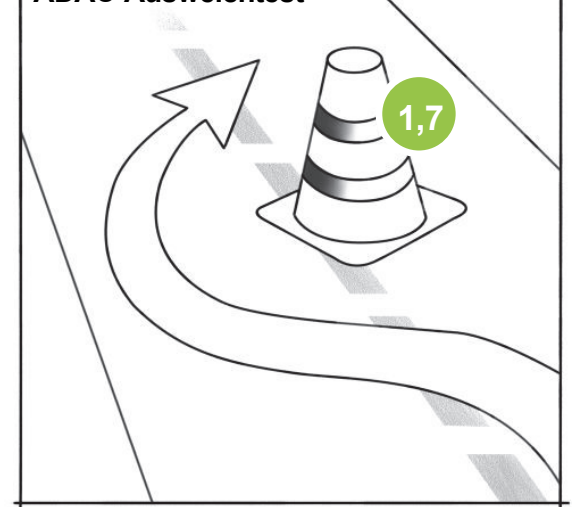
2,1

Fahrstabilität

Der 318i Touring kann in Verbindung mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk eine gute Fahrstabilität vorweisen.

⊕ 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 Spurrinnen. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der BMW über die Vorderräder weg, was auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt - der Grenzbereich liegt darüber hinaus recht 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. Im ADAC Ausweichtest zeigt der Wagen beim zackigen Anlenken sowie auch beim Gegenlenken ein tendenziell übersteuerndes Fahrverhalten, wird aber nie unsicher. Das ESP regelt zuverlässig, lässt aber eben auch deutliche Fahrzeugbewegungen zu und sorgt so für ein dynamisches Fahrgefühl.

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.

2,1

Lenkung*

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit der Servotronic ausgestattet, die die Lenkkraftunterstützung entsprechend der Geschwindigkeit anpasst. Gegen Aufpreis ist die variable Sportlenkung erhältlich (nicht im Testwagen). Dann variiert zusätzlich das Übersetzungsverhältnis abhängig vom Lenkeinschlag. Die Lenkung des Testwagens ist nicht sehr direkt übersetzt, knapp unter drei Lenkradumdrehungen bedeuten aber auch nicht zu viel Lenkaufwand.

⊕ 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 der Kombi auf kurvigen Landstraßen agil bewegen lässt. Das Lenkgefühl um die Mittellage könnte ausgeprägter sein und mehr Rückmeldung über die Stellung der Vorderräder geben. Die Fahrbahnbeschaffenheit wird dem Fahrer aber stets über die Lenkung kommuniziert, so stellt sich ein sportliches Fahrgefühl ein. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis beträgt vergleichsweise geringe 11,2 Meter.

1,8

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 35,7 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3 der Größe 225/50 R17 98W). 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.

1,6

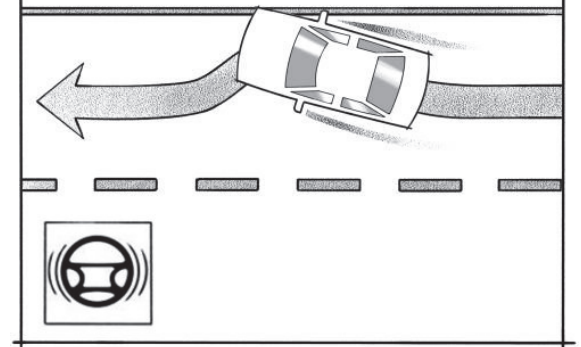
SICHERHEIT

1,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

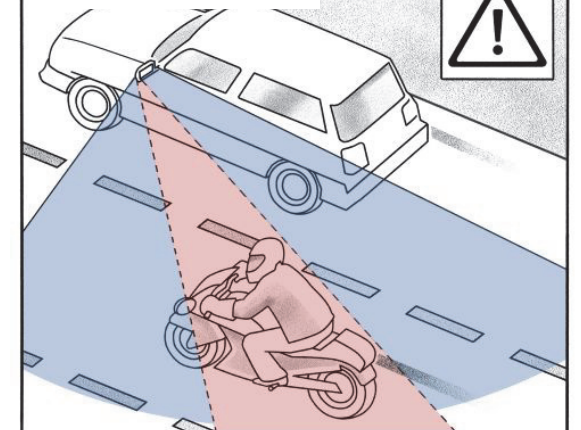
+ Der 3er bietet mit den serienmäßigen und optional erhältlichen Systemen eine sehr gute aktive Sicherheit. Ab Werk ist der BMW mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und dem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Vollverzögerungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. 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. 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. Neben einer Verkehrszeichenerkennung und einem Spurwechselwarner (Totwinkelassistent) ist optional auch ein Head-Up-Display erhältlich. Es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen vor dem Fahrer in die Windschutzscheibe.

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.

In Verbindung mit dem Sicherheitspaket Active Protection ist der 3er mit einem Aufmerksamkeitsassistenten ausgestattet. Dieser überwacht das Lenkverhalten des Fahrers und warnt im Control Display (Kombiinstrument), wenn er Anzeichen von Müdigkeit/Unkonzentriertheit erkennt.

Serienmäßig ist der BMW mit einem Speedlimiter ausgestattet.

– An den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten, die den nachfolgenden Verkehr auf offene Türen aufmerksam machen. Ein ACC-System inklusive Bremsfunktion ist nur für die Automatikversion optional verfügbar.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

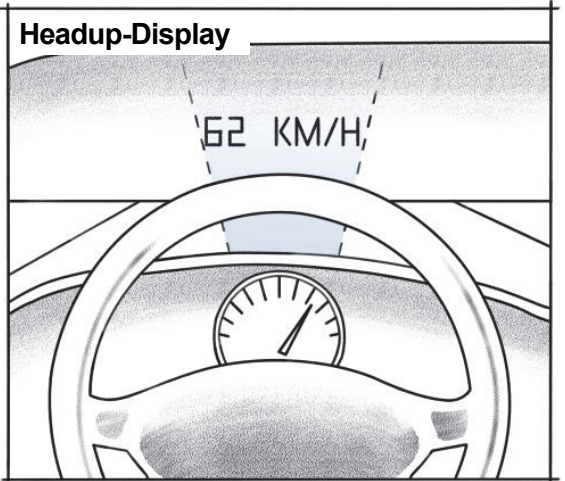
Der ADAC Crashtest wurde mit der 3er Limousine durchgeführt, die Ergebnisse sind auf den Touring übertragbar.

+ 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 der BMW 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 durch ihre Einstellbarkeit stets nahe genug am Kopf, um das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für 1,80 m große Personen, hier sind die Kopfstützen aber etwas weit vom Kopf entfernt. 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 optionale Sicherheitspaket Active Protection (nicht im Testwagen) 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 weiterer Kollisionen zu verringern.

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

1,5 Kindersicherheit

+ Im ADAC Crashtest erreicht der 3er 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.



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.

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. 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.

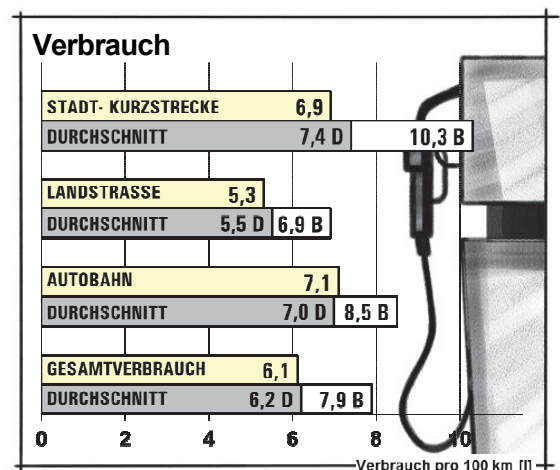
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des 318i Touring fällt recht niedrig aus. Im ADAC EcoTest liegt der Durchschnittsverbrauch bei 6,1 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 168 g/km erreicht das Fahrzeug ordentliche 33 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,9 l, außerorts bei 5,3 l und auf der Autobahn bei 7,1 l pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

+ Der Dreizylinder schneidet bei den Schadstoffmessungen sehr gut ab. Der Lohn dafür sind 48 von 50 Punkten in der Schadstoffbewertung. Insgesamt sammelt der 318i 81 Punkte und erhält somit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,2 AUTOKOSTEN

3,5 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der BMW 318i mit SuperPlus-Kraftstoff homologiert ist, wird auch der teure Kraftstoff zur Berechnung der Betriebskosten herangezogen, die dadurch entsprechend hoch ausfallen.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der 1,5 l-Dreizylinder besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

3,2 Wertstabilität*

Für den 318i Touring kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet werden. Der Nachfolger wird voraussichtlich in dieser Zeit bereits vorgestellt werden, was eine bessere Bewertung verhindert.

4,2 Kosten für Anschaffung*

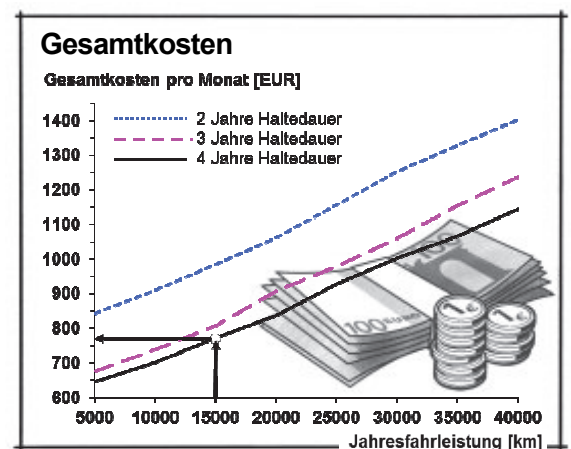
⊖ Der 3er Touring kostet in der Grundausstattung und mit dem kleinsten, hier getesteten Benzinmotor bereits mindestens 32.200 Euro. Wer denkt, dass der Wagen dann zumindest gut ausgestattet ist, liegt falsch. BMW hat es nun zwar endlich geschafft, eigentlich obligatorische Ausstattungen wie klappbare 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 inklusive einiger sinniger Sonderausstattungen sehr hoch.

2,9 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen moderat aus. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 92 Euro fällig. Während die Haftpflichtversicherung recht niedrig eingestuft ist (KH: 17), müssen für die Teil- und Vollkaskoversicherung erhöhte Kosten eingeplant werden (TK: 22; VK: 23).

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Mittelfeld der Fahrzeugklasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 772 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	318i	320i	330i	340i Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1998	4/1998	6/2998
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	135 (184)	185 (252)	240 (326)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1250	290/1350	350/1450	450/1380
0-100 km/h[s]	9,2	7,5	6,0	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	230	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 SP	5,9 SP	6,4 SP	6,8 SP
CO2 [g/km]	126	137	149	158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/22	17/23/22	17/25/23	16/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	92	124	148	186
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	772	832	929	1069
Preis [Euro]	32.200	36.750	41.800	50.150

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1499 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4400 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	1250 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super Plus)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/5,3/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	126 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	168 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4633/1811/1429 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2035 mm
Leergewicht/Zuladung	1550 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/705 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	980 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	113 Euro
Monatlicher Wertverlust	484 Euro
Monatliche Gesamtkosten	772 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/22
Grundpreis	32.200 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 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.

*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.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Adaptiver LED Scheinwerfer)	1.790 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (nur Automatikgetriebe)	1.100 Euro
Automatikgetriebe	2.150 Euro
elektronische Dämpferkontrolle	1.100 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Head-Up-Display	980 Euro
Kurvenlicht (Adaptiver LED Scheinwerfer)	1.790 Euro°
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	990 Euro°
PRE-SAFE (Active Protection)	350 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	520 Euro°
Tempomat (mit Bremsfunktion)	544 Euro°
Totwinkelassistent	560 Euro°
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Klimaautomatik (Einzonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.490°
Rücksitzlehne, umklappbar (40/20/40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Einparkhilfe vorne (und hinten)	690 Euro°
Lackierung Metallic	890 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen