



BMW 318d Touring Steptronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Ein Mittelklasse-Kombi mit 150 Diesel-PS - eine von vielen Herstellern angebotene Kombination. Die Interpretation der Münchner Autobauer ist durch ausgewogene Gewichtsverteilung, direkte Lenkung und Heckantrieb eine betont sportliche. Auch das adaptive Fahrwerk des Testwagens passt dazu, da es verbindlich, aber nicht unkomfortabel federt. Etwas außer Acht gelassen wurde von den Bayern dabei das Kofferraumvolumen. Lifestyle statt Lastesel ist schon seit Jahren die Losung der 3er-Kombis. Einige Autos der Kompaktklasse bieten mehr Stauraum. Zumindest sind das serienmäßige Kofferraumtrennnetz, das zusammen mit der Kofferraumabdeckung auch unter dem Ladeboden Platz findet, genauso wie die separat zu öffnende Heckscheibe oder auch die serienmäßig dreigeteilte Rücksitzlehne praktische Details. Der Zweiliter-Vierzylinder ist ein unaufgeregter Motor, der mit seiner homogenen Leistungsabgabe Fahrbarkeit und Komfort bietet. Im ADAC EcoTest liegt der Verbrauch bei 5,6 Litern auf 100 Kilometer. Die Abgase des Dieselmotors werden gut gereinigt, nur bei sehr hoher Last steigt der Stickoxidausstoß merklich an. Im Testwagen übernimmt die Achtgang-Wandlerautomatik von ZF die Portionierung der 320 Nm. Wie von diesem Getriebe gewohnt, geschieht dies mustergültig, mit weichen und dennoch bei Bedarf spontanen Gangwechseln. Insgesamt ist der 3er ein fahraktiver und technisch weit entwickelter Kombi mit nicht allzu viel Platz, der sich auch sein Image gut bezahlen lässt: Das karg ausgestattete Basismodell des 318d kostet inklusive Automatikgetriebe bereits 41.100 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4 Avant, Mercedes C-Klasse T-Modell, VW Passat Variant.

⊕ sicher und fahraktiv, praktische Lösungen im Kofferraum

⊖ nicht allzu viel Stauraum, hoher Preis, dürftige Serienausstattung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,7

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,5
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,6

EcoTest ★★☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Der 3er ist gut verarbeitet, wenn er auch einen spürbaren Abstand zu den Klassenbesten hält. So sind die Spaltmaße der Karosserie fast schon traditionell recht groß, wenn auch gleichmäßig.

3,0 Alltagstauglichkeit

57 Liter passen in den Kraftstofftank - damit kommt man etwa 1015 km weit. Die Zuladung des Testwagens liegt bei meist ausreichenden 505 kg, davon können je 75 kg auf das Dach und auf die Anhängerkupplung verteilt werden. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 1,8 Tonnen wiegen, damit lässt sich schon einiges bewegen.

⊖ Reifenpannen sind für den Fahrer eines 3er unter Umständen besonders ärgerlich - es gibt in der Ausstattungsliste nur ein (in vielen Situationen wirkungsloses) Reifenreparaturset oder eine Runflat-bereifung. Beides kostet aber Aufpreis, Wagenheber oder Radschlüssel gibt es ab Werk aber weder für Geld noch für gute Worte.

2,7 Licht und Sicht

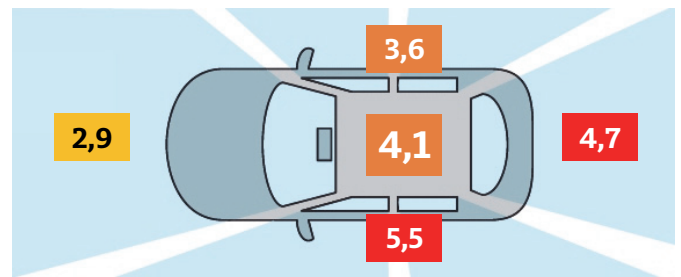
⊕ Im Sicht-Kapitel schneidet der Touring gut ab, obwohl die Rundumsicht nur als ausreichend bewertet ist. Das gute Ergebnis resultiert vor allem aus den sehr guten, optionalen adaptiven LED-Scheinwerfern und der Vielzahl an elektronischen Helfern wie Parklenkassistent oder 360°-Kamera, die - gegen Aufpreis - das Rangieren erleichtern. Erst ab dem Modell Advantage sind hintere Parksensoren und ein automatisch abblendender Innenspiegel ohne Aufpreis an Bord, der linke Außenspiegel blendet auch nur gegen Aufpreis ab. Die Karosserie lässt sich insgesamt ganz gut abschätzen, lediglich die Ecken der Motorhaube entziehen sich dem Blick.

LED-Scheinwerfer hat seit Sommer 2017 jeder 3er, die adaptiven Leuchten des Testwagens schneiden darüber hinaus andere Fahrzeuge aus dem Fernlichtkegel aus und passen die Ausleuchtung der Straße an, je nachdem, ob man beispielsweise gerade innerorts oder auf der Autobahn fährt. Auch Kurven- sowie Abbiegelicht sind realisiert.

Die Verarbeitungsgenauigkeit mancher Teile im Innenraum ist verbesserungswürdig. Insgesamt aber erfüllt der BMW den Anspruch an ein Premium-Auto, auch weil die Materialauswahl des Interieurs gefällt.

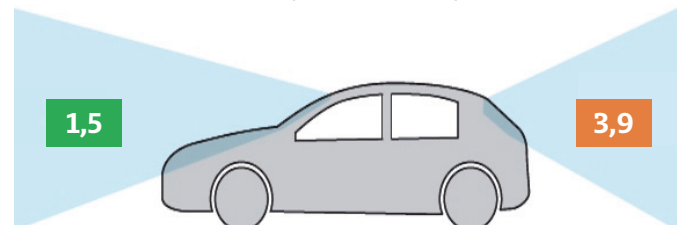


Die serienmäßigen versenkbaren Kopfstützen verbessern zwar das Sichtfeld, allerdings fällt die Sicht nach hinten insgesamt nur ausreichend aus.



Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und 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. Die Türfeststeller besitzen vorn drei und hinten zwei Rastungen, die ausreichend kräftig dimensioniert sind, um die Türen an Steigungen offen zu halten. Die Seitenschweller sind zwar niedrig, 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. 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.

⊕ Die optionale Vorfeldbeleuchtung erhellt beim Ein- und Aussteigen das Fahrzeugumfeld über Spots in den Türgriffen.

⊖ Der Komfortzugang lässt sich nicht ohne Weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden - Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

2,8 Kofferraum-Volumen

Im Klassenvergleich fällt das Ladeabteil höchstens 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.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

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.

⊖ 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 gibt es zusätzlich einen Kofferraum-Wendeboden, ein weiteres Ablagenetz im Gepäckabteil sowie ein Teleskop-Abtrennsystem, um den Gepäckraum zu unterteilen.

2,1 INNENRAUM

1,8 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. Grundsätzlich versteht es BMW aber, die Menüführung logisch und übersichtlich aufzubauen. Das 8,8-Zoll-Display des optionalen Navigationssystems Professional (jetzt mit Touch-Display) ist in optimaler Höhe angeordnet. Die Bedienung mithilfe des iDrive-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. Optional gibt es statt der konventionellen Instrumente des Testwagens ein volldigitales Kombiinstrument. Das Layout der Instrumente orientiert sich stark an dem der analogen Serienversion, solange man nicht per Fahrerlebnisschalter den Sport- oder Eco Pro-Modus wählt. Dann ändert sich Design und Farbgebung und die



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

Instrumente heben die für den jeweiligen Betriebszustand wesentlichen Informationen hervor. Auch ein empfehlenswertes Head-Up-Display ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Die Handbremse der nicht mehr taufriischen 3er-Generation ist mechanisch und kann so beispielsweise keine Auto-Hold-Funktion bieten. Eine elektrische Handbremse hat darüber hinaus den Vorteil, dass das Auto im Notfall auch vom Beifahrer kontrolliert abgebremst werden kann.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die ConnectedDrive Services sind serienmäßig und laufen ab Erstzulassung zunächst zwei Jahre. Danach werden sie automatisch um ein Jahr verlängert, falls man nicht widerspricht. Nach Ablauf können sie dann gegen Gebühr weiter verlängert werden. Zu den ConnectedDrive Services gehören unter anderem: Zugriff auf e-Mails, Wetterinformationen, Nachrichten sowie eine Einbindung von Smartphones mit entsprechenden BMWApps. Darüber hinaus kann gegen weiteren Aufpreis ein Internetzugriff mittels iDrive-Controller geordert werden. Serienmäßig kann man Musik per FM-/AM-Radio, CD, USB und Bluetooth wiedergeben. Die Aufpreisliste

bietet aber noch mehr: Digitalen Radioempfang etwa, eine für eigene Musik nutzbare Festplatte oder auch Online Entertainment, worüber aus einer umfassenden Musikbibliothek in das Auto gestreamt werden kann. Auch ansonsten gibt es noch einiges, womit man den 3er ausstatten kann. Einen WLAN-Hotspot zum Beispiel, über den bis zu 10 Endgeräte online gehen können. Für guten Klang sorgen entweder ein hauseigenes, hochwertigeres Lautsprechersystem oder eines von Harman/Kardon. Navigiert wird mit zwei aufpreispflichtigen Navigationssystemen, das höhere kommt samt Touchscreen.

Die Positionierung des Bildschirms und die tadellose Bedienbarkeit per iDrive-Controller sorgen aber dafür, dass man die Touch-Funktion im Alltag kaum nutzt.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Obwohl der 3er nicht allzu ausladend ist, sorgt die niedrige Sitzmontage in Verbindung mit der weit reichenden Längseinstellbarkeit dafür, dass man hinter dem Volant erst ab zwei Metern Körpergröße an die Grenze der Beinfreiheit stößt. Über dem Scheitel ist dann aber

2,4 Raumangebot hinten

Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit für 1,95 m große Passagiere aus. Dieser Wert gilt auch für die Kopffreiheit. Auch hinten schränkt vor allem der breite Mitteltunnel ein.

3,5 Innenraum-Variabilität

Kleinkram, Becher und (kleinere) Flaschen finden zwar ihren Platz im BMW, ein besonderes Talent in Sachen Ablagen legt der 3er aber nicht an den Tag.

⊖ Der Testwagen ohne das optionale Ablagenpaket hat nicht einmal Taschen an den Rückseiten der Vordersitze - dass man in einem Kombi dieses Preissegments dafür gesondert zahlen muss, ist eine schiere Frechheit.

2,4 KOMFORT

2,0 Federung

Der Testwagen mit dem adaptiven Fahrwerk bietet eine über den Fahrerlebnisschalter vorwählbare Charakteristik. Zudem regeln die Dämpfer adaptiv, das heißt sie verändern zusätzlich entsprechend des Fahrstils und der Fahrbahnoberfläche ihre Dämpfung. Herausgekommen ist ein zwar tendenziell straffes, aber dennoch sensibel ansprechendes

2,5 Sitze

⊕ Die optionalen Sportsitze vorn gefallen mit einer guten und langstreckentauglichen Konturierung von Lehne und Sitzfläche. Größere oder auch etwas breitere Passagiere könnten aber mehr Unterstützung der Schultern und mehr seitlichen Platz auf der Sitzfläche gebrauchen. Die Sitzfläche ist verlängerbar, die Breite der Lehnen elektrisch einstellbar.

Apple Carplay ist im 3er jetzt auch kabellos nutzbar - Android Auto lässt BMW aber weiterhin links liegen.

noch Luft. Der mit hellem Stoff bespannte Dachhimmel des Testwagens sorgt subjektiv für etwas mehr Raum - man sitzt dennoch vor allem wegen des breiten Mitteltunnels gut integriert oder etwas eingengt im 3er, je nach Sichtweise.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Größe von 1,95 m ausreichend Platz vor.

Fahrwerk. Auch innerorts zeigt das Fahrwerk, dass es komfortabel abzurollen vermag. Die Räder des Testwagens mit dem hohem Flankenquerschnitt sind hier sicherlich nicht von Nachteil. Auf Landstraßen und Autobahnen kann das Fahrwerk Wellen und Verwerfungen geschmeidig parieren, dabei aber verbindlichen Kontakt zur Straße halten.

Hinten außen sitzt man zwar deutlich weniger komfortabel, aber auch für längere Reisen passend. Der Kniewinkel ist allerdings recht spitz, gerade bei größeren Personen.

⊖ Der mittlere Fondsitz ist nur ein Notsitz und Erwachsenen nur auf Kurzstrecken zuzumuten.

2,8 Innengeräusch

Auffallend ist im Alltag, dass man Umgebungsgeräusche im 3er gut wahrnimmt, andere Autos oder Menschen hört man auch bei geschlossenen Scheiben recht deutlich. Der Motor hält sich aber weitgehend zurück, Windgeräusche

sind vernehmlich, aber werden erst bei hohem Tempo präsent.

Der im Innenraum bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel liegt bei 67,4 dB(A), ein durchschnittlicher Wert. Von einem Premium-Fahrzeug könnte man mehr erwarten.

2,5 Klimatisierung

⊕ Beim getesteten Grundmodell bringt der 3er serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik mit. Zwei getrennt regelbare Zonen samt Aktivkohlefilter sowie Sonnen- und Beschlagsensor kosten Aufpreis. Die Umluft kann automatisch geregelt und die Intensität des

Automatikmodus vorgewählt werden. Optional gibt es verdunkelte Scheiben und Sonnenschutzrollos hinten - im Sommer gerade für mitfahrende Kinder eine lohnenswerte Investition.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Mit 150 PS ist der 318d kein ausgewiesenes Sportmodell, aber der aufgeladene Vierzylinder drückt den Wagen vehement nach vorn. Laut Hersteller stehen nach 8,8 Sekunden Tempo 100 an, auf freier Bahn sind 210 km/h möglich. Auch die ADAC Fahrleistungsmessungen bescheinigen dem 3er ein gutes Sprintvermögen, in

5,5 Sekunden kommt er von 60 auf 100 km/h. Vor allem auch die Messung des Durchzugs nach dem Anfahren (wichtig für das Einfädeln in den fließenden Verkehr) bringt dem BMW eine sehr gute Note ein: In deutlich unter einer Sekunde ist er von 15 auf 30 km/h.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Diesel mit zwei Litern Hubraum wird im BMW-Konzern quer durch die meisten Modellreihen eingesetzt. Entsprechend weit entwickelt präsentiert sich das Aggregat: Mit gleichmäßiger Leistungsentfaltung,

zurückhaltenden Vibrationen und kaum antriebsbedingtem Brummen oder Dröhnen gefällt der Motor rundum.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Achtgang-Automatikgetriebe schaltet gewohnt weich und dennoch angemessen zackig. Die acht Gänge sind passend gespreizt, im höchsten Gang bei 130 km/h

rollt der BMW mit recht niedrigen 2.000 Umdrehungen dahin.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ 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. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drängt der 3er unkritisch mit dem Heck nach. Das ESP regelt zuverlässig, lässt aber

merkliche Fahrzeugbewegungen zu und sorgt so für ein dynamisches Fahrgefühl. Beim ADAC Ausweichtest untersteuert der Touring deutlich, die für die Fahrzeugklasse recht schmalen Reifen des Testwagens bauen verhältnismäßig wenig Seitenführungskraft auf. Das ESP regelt dann entsprechend und man kommt sicher durch die Situation.

1,8 Lenkung

Der Testwagen ist mit der optionalen Sportlenkung ausgestattet, welche mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter übersetzt ist. Daraus resultiert in der Stadt weniger Lenktaufwand und eine direktere Fahrzeugreaktion auf kurvigen Landstraßen.

⊕ Die Lenkung ist gelungen, sie bietet viel Fahrbahnkontakt und ermöglicht eine gerade im Klassenvergleich sehr hohe Präzision bei Kurvenfahrten. Nur direkt um die Nulllage tritt mitunter ein etwas indifferentes Lenkgefühl auf. Insgesamt aber macht die Lenkung eine gute Portion des Fahrspaßes aus.

2,8 Bremse

36,2 Meter Bremsweg aus 100 km/h attestieren die ADAC Messungen - ein durchschnittlicher Wert, einige Klassenkonkurrenten kommen eher zum Stehen. Das Pedalgefühl der Bremsanlage überzeugt mit einem gut fühlbaren Druckpunkt.

2,4 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme











⊕ Der 3er bietet u. a. mit einem City-Notbremsassistenten, der aktiven Geschwindigkeitsregelung samt Auffahrwarnung und Anbremsfunktion sowie dem Spurverlassenswarner und einem Totwinkelassistenten eine gute aktive Sicherheitsausstattung. Ergänzt wird das Angebot durch ein Head-up-Display und einen Müdigkeitswarner. Einziger Wermutstropfen: BMW verlangt für alle zuvor genannten und durchaus empfehlenswerten Systeme Aufpreis. Nur ein Tempomat (ab Advantage), ein Geschwindigkeitslimiter und ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sind ab Werk an Bord.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der BMW ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Höheneinstellbare Sicherheitsgurte, Knieairbags vorn sowie Seitenairbags im Fond sind nicht erhältlich. Es besitzen nur die Gurte des Fahrer- und Beifahrersitzes Gurtstraffer und Kraftbegrenzer.

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der BMW 3er beim Insassenschutz sehr gute 95 Prozent der möglichen Punkte und in der Summe die vollen fünf Sterne (Stand Mai 2016). Während die Kopfstützen der Vordersitze für Personen bis

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsassistent	Option
	vorausschauendes Notbremsassistent	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

zu einer Größe von knapp 1,95 m reichen, lassen sie sich im Fond für Personen bis 1,80 m herausziehen. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. Der automatische 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 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 viel

2,6 Kindersicherheit

⊕ Der 3er erreicht im ADAC Crashtest im Bereich der Kindersicherheit 84 Prozent der möglichen Punkte. Dank Beifahrerairbagabschaltung und passender Gurtgeometrie können Kindersitze rechts vorn problemlos mit dem Gurt befestigt werden. Auf den Fondaußenplätzen

2,6 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest erreicht das Fahrzeug durchschnittliche 78 Prozent der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz. Vor allem der hintere Bereich der Motorhaube bietet noch Verbesserungspotenzial.

3,1 UMWELT/ECOTEST

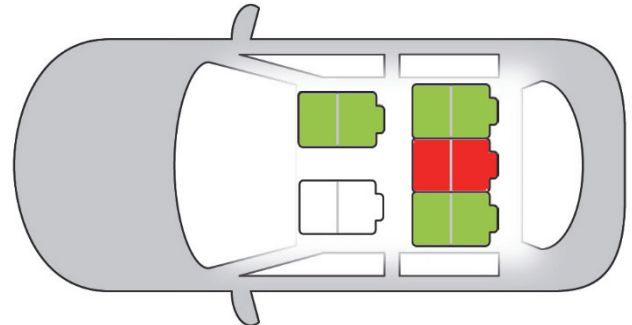
3,6 Verbrauch/CO₂

Der 318d erhält mit einer CO₂-Bilanz von 177 g pro Kilometer nur 24 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,6 l auf 100 km, der sich aus 5,6 l/100 km innerorts, 5,0 l/100 km außerorts und 6,6 l/100 km auf der Autobahn zusammensetzt.

Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr weiterer Kollisionen zu verringern.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

ist die Montage mittels Isofix-Halterungen oder mit den Gurten möglich. Dank auch hier zweckmäßiger Gurtgeometrie sowie gut erreichbarer Isofix-Bügel geschieht dies problemlos.

⊕ Optional gibt es für den 3er im Driving Assistant-Paket einen City-Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung. Droht bis Tempo 60 ein Zusammenstoß, wird automatisch eine Bremsung eingeleitet.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe hat die Abgasreinigung recht gut im Griff und erreicht 35 von 50 Punkten in diesem Kapitel. Alle Abgaswerte sind im grünen Bereich, auch die Stickoxidemissionen sind vorbildlich niedrig, nur beim

ADAC Autobahnzyklus mit hohem Vollgasanteil steigen sie merklich an. Insgesamt reichen die erzielten 59 Punkte für drei Sterne im ADAC EcoTest.

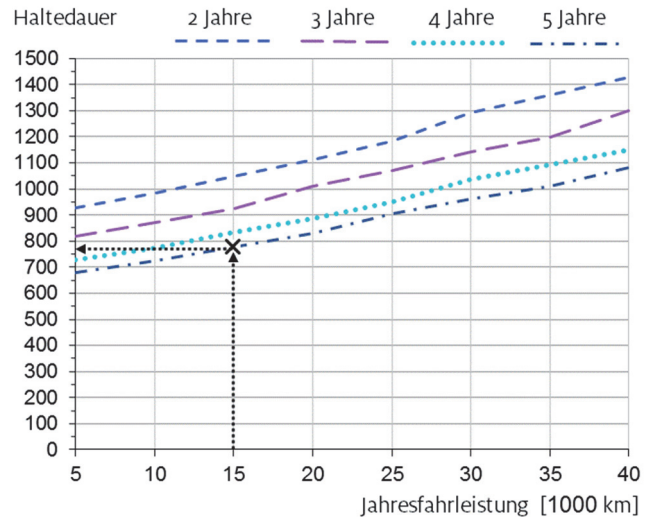
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

41.100 Euro Grundpreis sind für einen Vierzylinder-Diesel der Mittelklasse eine stramme Ansage, vor allem da ein BMW traditionell sehr wenig serienmäßige Ausstattung mitbringt. Der Testwagen hatte zusätzlich etwa 20.000 Euro an Extras verbaut. Auch wenn einige davon kein Muss sind, so sind beispielsweise die Fahrassistenzsysteme empfehlenswert - und durchgehend aufpreispflichtig. Die Steuerkette des Motors macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel unnötig. Die Inspektionsintervalle sind variabel und abhängig vom Fahrprofil, spätestens nach zwei Jahren oder 30.000 Kilometern aber muss man eine Durchsicht samt Ölwechsel machen lassen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 775 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	316d	318d	320d EfficientDy- namics Edi- tion	320d	325d	330d Steptronic	335d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	110 (150)	120 (163)	140 (190)	165 (224)	190 (258)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	270/1250	320/1500	400/1750	400/1750	450/1500	560/1500	630/1500
0-100 km/h [s]	11,2	8,9	8,2	7,6	6,7	5,6	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	210	222	230	240	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Herstel- ler	4,1 D	4,3 D	4,1 D	4,3 D	4,9 D	5,1 D	5,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	109	112	107	113	129	135	151
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/23	17/24/27	17/26/27	17/26/27	19/27/29	19/27/29	18/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	218	224	214	226	258	365	397
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	717	757	783	799	870	963	1085
Preis [Euro]	37.000	38.950	41.500	41.500	45.600	51.650	59.050

Aufbau

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- C = Cabriolet
- RO = Roadster
- KT = Kleintransporter
- HKB = Hochdachkombi
- TR = Transporter
- BU = Bus
- SUV = Sport Utility Vehicle
- KB = Kombi
- GR = Van
- 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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbodiesel (Reihe), Euro6, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km	4,1 l
CO ₂ -Ausstoß	109 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,2 m ² /0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16 W
Länge/Breite/Höhe	4.633/1.811/1.429 mm
Leergewicht/Zuladung	1.595/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	495/1.500 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	57 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, München

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 92W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver *
Wendekreis links/rechts	11,4/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	5,6
Stadt/Land/BAB	5,6/5,0/6,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	147 g/km (WTW* 177 g/km)
Reichweite	1.015 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.610/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/705/1.310 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	82 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	129 Euro	Wertverlust	497 Euro
Monatliche Gesamtkosten	775 Euro		
Steuer pro Jahr	218 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/27		
Basispreis 318d Touring Steptronic	41.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.08.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.405 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.100 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht (adaptive LED-Scheinwerfer)	1.190 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie/Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	310 Euro°/Serie/1.100 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	690 Euro° (vorn+hinten)/490 Euro°
Parklenkassistent	350 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	420 Euro°/390 Euro°
Head-Up-Display	980 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	590 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	1.100 Euro
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (Driving Assistant-Paket)	520 Euro°
Spurassistent (Driving Assistant-Paket)	520 Euro°
Spurwechselassistent	560 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/320 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.490 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	180 Euro°/550 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	370 Euro°/370 Euro
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar (dreigeteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (vollelektrisch)	1.000 Euro
Metalliclackierung	ab 890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.500 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,9	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,8
Innenraum	2,1	Sicherheit	2,4
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	3,1
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	3,6
Federung	2,0	Schadstoffe	2,5
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,5		

Stand: November 2017
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.