



BMW 320i Sport Line Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse
(135 kW / 184 PS)

Bei nahezu allen Automobilherstellern wurden in den letzten Jahren Hubräume verkleinert, Zylinder eingespart und die gewünschte Motorleistung durch Turboaufladung generiert. Traditionalisten vermissen in der Folge oft die Laufruhe der älteren Motorengeneration - auch bei BMW ist die Geschmeidigkeit der alten Reihensechszylinder sprichwörtlich, diese Motorbauart war identitätsstiftend. Der getestete 320i mit seinem 184 PS starken Vierzylinder-Turbo schickt sich aber an, die großen Fußstapfen der Vorgänger auszufüllen. So laufruhig wie dieser sind nur wenige Motoren mit vier Zylindern, auch der Durchzug schon aus niedrigsten Drehzahlen sowie die Drehfreude sind mustergültig für diese Klasse. Auch das, was der Benziner aus den beiden Endrohren in die Umwelt schickt, sorgt für gute Laune: Die Abgasreinigung ist effektiv und hält die Emissionen gut in Zaum. Nur der Verbrauch mit 6,8 Litern auf 100 Kilometern im ADAC EcoTest ist kein Top-Wert. Dass ein BMW 3er fahraktiv ist, überrascht nicht. Der Testwagen mit adaptivem Fahrwerk, Sportlenkung und Mischbereifung übertreibt es aber mit der Sensitivität. Auf ebener Straße gefällt die agile Auslegung noch, Bodenwellen und Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität aber deutlich - man tut gut daran, beide Hände am Lenkrad zu belassen. Insgesamt ist der 3er aber ein gelungenes Mittelklassemodell, das sich BMW allerdings teuer bezahlen lässt. Der in der Basisausstattung sehr dürtig ausgestattete 320i geht bei etwa 40.000 Euro los, mit Steptronic und als Sport Line - man landet beim Konfigurieren aber schnell jenseits der 60.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Giulia, Audi A4, Mercedes C-Klasse, VW Passat.

- + laufruhiger und kraftvoller Motor, gute Abgasreinigung, agiles und sicheres Fahrverhalten
- teils übersensible Lenkung, hoher Preis, dürtige Serienausstattung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★★★☆

3,0 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. Die Verarbeitungs-

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

3,2 Alltagstauglichkeit

60 Liter passen in den Kraftstofftank - damit kommt man etwa 880 km weit. Die Zuladung des Testwagens liegt bei meist ausreichenden 470 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 Runflatbereifung. Beides kostet aber Aufpreis, Wagenheber oder Rad-schlüssel gibt es ab Werk aber weder für Geld noch für gute Worte.

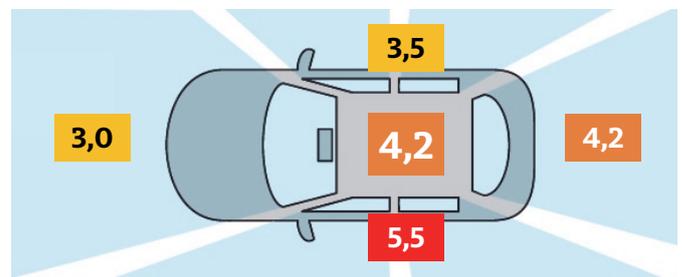
2,8 Licht und Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet die Limousine nicht schlecht 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. Ab dem Modell Advantage sind zumindest hintere Parksensoren und ein automatisch abblendender Innenspiegel serienmäßig, der linke Außenspiegel blendet gegen Aufpreis ab. Die Karosserie lässt sich insgesamt akzeptabel abschätzen, wenn auch Limousinen typisch die Heckkante nicht einsehbar ist.

⊕ 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.

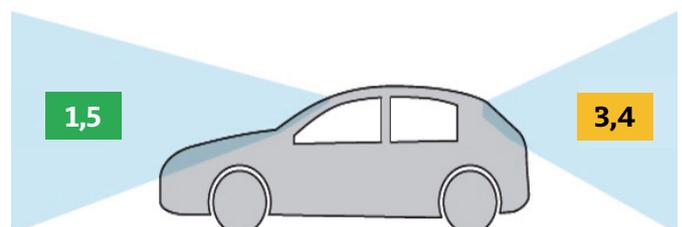


Die serienmäßigen versenkbaren Kopfstützen verbessern zwar das Sichtfeld, allerdings fällt die Sicht nach hinten insgesamt nur ausreichend aus.



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.

2,8 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 beim Sport Line serienmäßigen 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 in dieser Ausstattung serienmäßige 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.

3,4 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen fällt mit 375 l nicht besonders üppig aus. Alternativ passen sechs handelsübliche Getränkekisten hinein.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

67 cm hoch ist die Ladekante, damit ist sie nicht allzu weit oben - man hat aber beim Ausladen eine Stufe, da der Kofferraumboden niedriger liegt. Der Kofferraum ist ordentlich nutzbar, wenn auch der Zugang mit sperrigen Gegenständen durch die Limousinen typisch nicht allzu große Luke begrenzt ist.

⊖ Lediglich eine zentrale Lampe leuchtet den Kofferraum aus - ein Großteil des Gepäcks liegt im Dunkeln.

4,4 Kofferraum-Variabilität

⊖ Der Testwagen ist nicht mit der dreifach geteilt umlegbaren Rücklehne ausgestattet, bietet also keinerlei Variabilität in Sachen Gepäckraum. Zumindest kann man



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

ein Fach unter dem Kofferraumboden sowie ein Gepäcknetz für Kleinkram nutzen.

2,3 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. Der Testwagen ist mit dem optionalen volldigitalen Kombiinstrument und Head-Up-Display ausgestattet. 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

2,0 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 BMW Apps. 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

2,2 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



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

Farbgebung und heben die Instrumente die für den jeweiligen Betriebszustand wesentlichen Informationen hervor.

⊖ Die Handbremse der nicht mehr taufischen 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.

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

noch Luft. Der mit dunklem Stoff bespannte Dachhimmel des Testwagens schränkt das Raumgefühl zusätzlich zum wuchtigen Mittelunnel ein - man sitzt gefühlt gut integriert oder etwas eingegengt im 3er, je nach Sichtweise.

3,0 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 ist aber Makulatur, denn ab 1,85 m stößt man mit dem Kopf an den Dachhimmel. Auch hinten schränken vor allem der breite Mitteltunnel und das dunkle Dach das Raumgefühl 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.

⊖ Da nicht mal die Rücksitzlehnen serienmäßig umlegbar und auch ansonsten das Mobiliar fest verbaut ist, fällt die Bewertung der Variabilität schlecht aus.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Größe von 1,85 m ausreichend Platz vor.

2,2 KOMFORT

2,2 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

Fahrwerk. Gerade innerorts schafft es das Auto wohl auch wegen der schweren Räder des Testwagens allerdings nicht immer, kurze Stöße wirklich fernzuhalten. Auf Landstraßen und Autobahnen aber kann das Fahrwerk Wellen und Verwerfungen geschmeidig parieren, dabei aber verbindlichen Kontakt zur Straße halten.

2,3 Sitze

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

2,7 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.

2,0 Klimatisierung

⊕ Als Sport Line bringt der 3er serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter sowie Sonnen- und Beschlagsensor mit. Die Umluft kann automatisch geregelt werden und die Intensität des

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

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Mit 184 PS ist der 320i kein ausgewiesenes Sportmodell, aber der aufgeladene Vierzylinder drückt den Wagen vehement nach vorn. Laut Hersteller stehen nach 7,3 Sekunden Tempo 100 an, auf freier Bahn soll der Vortrieb erst bei 235 km/h enden. Auch die ADAC Fahrleistungsmessungen bescheinigen dem 3er ein gutes

Sprintvermögen, in 4,9 Sekunden kommt er von 60 auf 100 km/h. Vor allem auch die Messung der Durchzugs nach dem Anfahren (wichtig für das Einfädeln in den fließenden Verkehr) bringt dem BMW eine sehr gute Note ein: In unter einer Sekunde ist er von 15 auf 30 km/h.

1,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Natürlich gehört gerade für ältere Fahrer in einen BMW traditionell ein Sechszylinder, welcher verschliffene Manieren die Münchner aber ihrem Vierzylinder anezogen haben, ist aller Ehren wert. Er hängt spontan am

Gas, dreht gleichmäßig druckvoll bis in hohe Drehzahlen und ist dabei prima entkoppelt: Weder Vibrationen noch Brummen oder Dröhnen behelligen die Insassen, auch nicht bei niedrigsten Drehzahlen.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Achtgang-Automatikgetriebe schaltet im 320i nicht ganz so vorbildlich weich wie man es von anderen BMW-Modellen gewohnt ist, immer noch aber ist der Schaltkomfort gut und erfolgen die Schaltvorgänge zackig. Die acht Gänge sind passend gespreizt, im höchsten Gang

bei 130 km/h rollt der BMW mit spritsparend niedrigen 1.900 Umdrehungen dahin. Gegen weiteren Aufpreis zum Automatikgetriebe lässt sich dieses wie beim Testwagen mit Schaltwippen am Lenkrad ausstatten.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

In Sachen Fahrstabilität zeigt der 3er Licht und Schatten.

⊕ Auf ebener Fahrbahn ist der BMW (Testwagen mit Mischbereifung) auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten stabil, auch Lastwechsel oder gar Bremsmanöver bringen ihn nicht aus der Ruhe. Beim ADAC Ausweichtest ist er ebenfalls fahrsicher unterwegs, das fein regelnde ESP lässt den Wagen leicht untersteuernd durch den Parcours fahren. Auch unter fahrdynamischen Gesichtspunkten gefällt das ausbalancierte Fahrverhalten.

⊖ Befährt man schmale Landstraßen mit vielen Bodenwellen, tut man gut daran, beide Hände am Lenkrad

zu lassen. Jede Bodenwelle wird dem Fahrer über das Lenkrad nicht nur mitgeteilt, sondern lässt den Wagen von der Spur abkommen. Sehr sportaffinen Fahrer mag dieses Verhalten entgegenkommen, für den Alltag in einer Mittelklasse-Limousine ist dieses sehr nervöse Verhalten aber nicht angemessen.

1,8 Lenkung

Der Testwagen ist mit der optionalen Sportlenkung ausgestattet, welche mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter übersetzt ist. Daraus resultiert in der Stadt weniger Lenk- aufwand und eine direktere Fahrzeugreaktion auf kurvi- gen 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.

2,7 Bremse

35,8 Meter Bremsweg aus 100 km/h attestieren die ADAC Messungen - ein durchschnittlicher Wert, gerade ange- sichts der sportlichen Bereifung. Das Pedalgefühl der Bremsanlage überzeugt mit einem gut fühlbaren Druck- punkt.

2,4 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der 3er bietet u. a. mit einem City-Notbrems- assistenten, 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.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der BMW ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopf- airbags ausgestattet. Höheneinstellbare Sicherheitsgurte, Knieairbags vorn sowie Seitenairbags im Fond sind nicht erhältlich. Es besitzen nur die Gurte des Fahrer- und Bei- fahrersitzes 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).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbrems- system	Option
	Vorausschauender Kreuzungs- assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgän- ger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	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

Während die Kopfstützen der Vordersitze für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m reichen, lassen sie sich im Fond für Personen bis zu einer Größe von 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

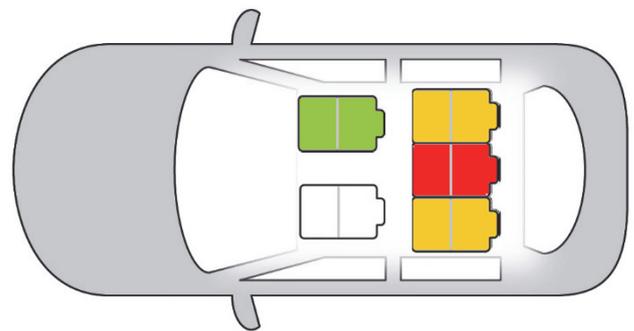
Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprachverbindung aufgebaut. Das optionale Sicherheitspaket Active Protection leitet bei einer drohenden Kollision automatisch Maßnahmen ein, um die Insassen zu schützen. So werden die Gurtstraffer aktiviert, offene Fenster geschlossen und nach einer Kollision automatisch die Bremsen betätigt, um möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr weiterer Kollisionen zu verringern.

2,9 Kindersicherheit

⊕ Die 3er Limousine 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 ist die Montage mittels Isofix-Halterungen oder mit den Gurten möglich. Mit den Gurten geschieht dies auch problemlos, wirklich ärgerlich sind beim Testwagen aber die Isofix-Halterungen, die sehr tief liegen und selbst mit einer Einsteckhilfe nur unter großen Anstrengungen erreichbar sind. Bestellt man die umlegbare Rücksitzbank, sind auch die Isofix-Bügel um einiges besser zugänglich: Ein weiteres Argument für die optionale Klappbank.

⊖ Eine i-Size-Freigabe gibt es beim 3er nicht. Der Fondmittelsitz ist laut Bedienungsanleitung für die Montage von Kindersitzen ungeeignet. Die Kinder-

sicherung der Fondtüren lässt sich auch von Kinderhänden leicht deaktivieren.



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)

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.

⊕ Optional gibt es für den 3er im Driving Assistant-Paket einen City-Notbremsassistenten samt Fußgänger-

erkennung. Droht bis Tempo 60 ein Zusammenstoß, wird automatisch eine Bremsung eingeleitet.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2

Der 320i erhält mit einer CO₂-Bilanz von 186 g pro Kilometer nur 21 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,8 l auf 100 km, der sich aus 7,3 l/100 km innerorts, 5,8 l/100 km außerorts und 7,8 l/100 km auf der Autobahn zusammensetzt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe hat die Abgasreinigung gut im Griff und erreicht 45 von 50 Punkten in diesem Kapitel.

Insgesamt reichen die erzielten 66 Punkte für drei Sterne im ADAC EcoTest.

3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

42.900 Euro Grundpreis sind für eine Vierzylinder-Limousine 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.

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318i	320i	330i	330e iPerformance Steptronic	340i	M3
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1998	4/1998	4/1998	6/2998	6/2979
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	135 (184)	185 (252)	185 (252)	240 (326)	317 (431)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1250	290/1350	350/1450	420/n.b.	450/1380	550/1850
0-100 km/h [s]	8,9	7,2	5,9	6,1	5,5	4,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	235	250	225	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 SP	5,5 SP	6,1 SP	1,9 SP	7,7 SP	8,8 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	119	128	143	44	179	204
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/23	18/24/26	18/25/27	18/24/23	18/27/28	18/31/32
Steuer pro Jahr [Euro]	78	106	136	40	228	278
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	697	768	869	806	1051	1355
Preis [Euro]	32.850	37.250	42.500	45.650	51.350	77.500

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

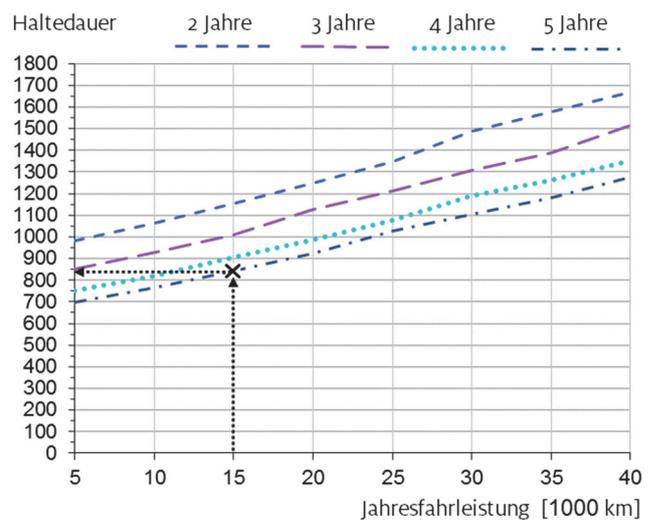
KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 841 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	135 kW/184 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1.350 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	129 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,2 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	RF225/50 R17 W
Länge/Breite/Höhe	4.633/1.811/1.429 mm
Leergewicht/Zuladung	1.525/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, München

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	225/45 ZR 18 95Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Super Sport
Wendekreis links/rechts	11,4/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,3/5,8/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	157 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	880 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.555/470 kg
Kofferraumvolumen	375 l

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

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	86 Euro
Fixkosten	122 Euro	Wertverlust	514 Euro
Monatliche Gesamtkosten	841 Euro		
Steuer pro Jahr	108 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/26		
Basispreis 320i Sport Line Steptronic	42.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.07.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.360 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.062 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	Serie/Serie/790 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	200 Euro°/Serie
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	790 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	Serie/370 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	370 Euro°/370 Euro
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	390 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung (vollelektrisch)	1.000 Euro
Metalliclackierung	ab 890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,0

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

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