



BMW 320d Touring Sport Line Steptronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Nur kurze Zeit nach der Limousine kam Ende Herbst 2019 auch die traditionell "touring" genannte Kombivariante des neuen BMW 3er auf den Markt. Dieser gleicht der Limousine bei Länge, Breite und Radstand auf den Millimeter, bringt den Passagieren also ebenfalls etwas mehr Platz im Innenraum als der Vorgänger. Der Kofferraum mit der separat zu öffnenden Heckscheibe ist tadellos nutzbar, auf Wunsch kümmern sich aktive Gummieinlagen am Kofferraumboden darum, dass die Ladung während der Fahrt nicht verrutscht. Freilich ist auch dieser 3er wieder kein Platzwunder, Augenmerk liegt einmal mehr auf einer schicken Schale und agilen Fahreigenschaften. Ersteres liegt im Auge des Betrachters, Letzteres liefert der BMW zweifelsohne. Balanciert und feinnervig lässt er sich um Kurven jeglicher Art dirigieren, hier sucht der Münchner seinesgleichen. Der 190 PS starke Vierzylinder-Diesel mit Biturbo-Aufladung ist ein angenehmer lauffruher und bulliger Begleiter, mit einer gelungenen Mischung aus Leistung und Verbrauch: 5,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer im ADAC Ecotest sind angesichts der Fahrleistungen akzeptabel. Führt man etwas zurückhaltender, sind auch niedrigere Werte leicht darstellbar.

Unabhängig vom Fahrstil kann man im Innenraum sorgfältige Verarbeitung und hochwertige Materialien genießen, hier ist im Vergleich zum Vorgänger ein großer Schritt spürbar. In Sachen Konnektivität fährt BMW beim neuen Mittelklassemodell alles auf, was die aktuelle Technik hergibt. Auch die Auswahl an Assistenzsystemen ist mannigfaltig. Wie beim Infotainment muss man aber fleißig Aufpreis zahlen, um in den Genuss der besten Technik zu kommen.

Überhaupt, die Kosten. Die hohen Zahlen in der Preisliste sind das mit Abstand größte Manko des BMW G21, wie der Kombi intern heißt: 47.050 Euro sind für den 320d touring Sport Line samt dem famosen Automatikgetriebe mindestens nach München zu überweisen, exorbitante 65.760 Euro müsste man für den bei Weitem nicht voll ausgestatteten Testwagen berappen. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4 Avant, Mercedes C-Klasse T-Modell, VW Passat Variant.

- +** perfektes Automatikgetriebe, flotte Fahrleistungen, durchdachtes Kombiheck, sehr geringer Schadstoffausstoß, viele Assistenz- und Sicherheitssysteme lieferbar
- hoher Kaufpreis, teure Extras, angesichts der Fahrzeuggröße mäßiges Platzangebot

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,5
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des neuen 3er BMW ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist sehr gut verkleidet und aerodynamisch optimiert. Auch den Innenraum hat BMW sauber verarbeitet, die Bauteile sitzen fest und nichts klappert oder knarzt während der Fahrt. Das Bemühen um eine gute Materialqualität ist zu sehen und zu spüren, über weite Bereiche sind die Kunststoffflächen unterschäumt und damit weich - selbst an den hinteren Türen bis nach unten, was in dieser Klasse inzwischen eine Seltenheit ist. Während manche anderen Hersteller massiv am

Materialfinish sparen, hält BMW an angemessenen Materialien fest, wie man sie angesichts der aufgerufenen Preise aber auch erwartet. Wie bei vielen anderen Modellen hat BMW auch beim neuen 3er eine bedienerfreundliche Motorhaubenmechanik verbaut: Man muss zweimal am Hebel im Fahrerfußraum ziehen, dann springt die Haube etwas auf. Anschließend genügt es, sie leicht anzuheben, zwei kräftige Gasdruckfedern öffnen sie komplett und halten sie offen. Das Fummeln nach einem Entriegelungshebel an der Fahrzeugfront entfällt.

3,4 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,6 l/100 km an, ergibt sich trotz des serienmäßig sehr kleinen Tanks von 40 Litern eine theoretische Reichweite von etwa 710 km - gegen Aufpreis erhält man einen 59 Liter großen Tank (im Testwagen), dann liegt die Reichweite bei rund 1.050 km. Der 320d hat serienmäßig einen AdBlue-Tank mit 10,4 Liter Inhalt, bestellt man den größeren Dieseltank, wächst auch das Volumen des Zusatz-tanks auf 18,9 Liter. Das Befüllen klappt bequem über einen Einfüllstutzen unter der Tankklappe.

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 510 kg – das sollte für vier Leute samt Gepäck gut ausreichen. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 75 kg

betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,8 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern). Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem Abschleppservice behelfen - außer man hat das optionale Reifenreparaturset, das oft nicht viel weiterhilft, oder die optionalen Runflat-Reifen an Bord, die eine eingeschränkte Weiterfahrt mit begrenzter Reichweite (ca. 100 km) erlauben. Bordwerkzeug oder Wagenheber sind nicht erhältlich. Mit 4,71 m Länge ist der 3er touring für die Stadt fast schon etwas groß, auch die Breite mit 2,08 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist nicht so praktisch. Der Wendekreis liegt bei 11,4 m.

2,6 Licht und Sicht

Die tiefe Sitzposition ist ungünstig für die Sicht auf den umgebenden Verkehr; auch das Abschätzen der Fahrzeugenden wird dadurch erschwert, weil das vordere Ende vom Fahrersitz aus nicht einsehbar ist. Als Fahrer ist man dankbar um die Parksensoren vorn und hinten und die Kameras rund um das Auto, um beim Rangieren nicht anzuecken. Die Sensoren an Front und Heck gibt es serienmäßig, sie lassen sich um einen Einparkassistenten erweitern. Zudem verfügen die Abstandswarner über eine Notbremsfunktion, die beim Rückwärtseinparken bei Schrittgeschwindigkeit Kollisionen mit einem Hindernis verhindern kann. Optional verfügbar sind darüber hinaus die Rückfahrkamera und das erweiterte System zur Rundumsicht durch insgesamt vier Kameras.

Die Rundumsicht liegt nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt vor allem nach hinten Sichteinschränkungen durch die C-Säulen. Immerhin lassen sich durch die flach abfallende Motorhaube Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer.

⊕ Bereits ab Werk ist der Münchner mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Adaptive Scheinwerfer mit blendfreiem Fernlichtassistenten, Kurven- und Abbiegelicht sowie variabler



Die serienmäßigen versenkbaren Kopfstützen verbessern zwar das Sichtfeld, allerdings fällt die Sicht nach hinten auch wegen der relativ breiten Dachsäulen insgesamt nur ausreichend aus.

Lichtverteilung gibt es nur optional. Der Aufpreis fällt mit knapp 2.000 Euro recht happig aus, allerdings bringen die Zusatzfunktionen einen signifikanten Nutzen gerade auf nächtlichen Landstraßentouren - und es ist sogar das Laserfernlicht enthalten, das bisher für sich schon viele tausend Euro Aufpreis gekostet hat. Für 1.000 Euro Aufpreis gibt es auch ein Scheinwerfersystem, das zwischen Serie und Laserlicht rangiert. Es bringt Kurvenlicht und einen statischen Fernlichtassistenten mit, der andere Fahrzeuge nicht gezielt ausblenden kann.

Eine Neuerung im BMW-Programm ist der Rückfahrassistent, der die letzten 50 Meter in Vorwärtsfahrt abspeichert und auf Knopfdruck eigenständig zurückfährt. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, der den Blick nach schräg hinten vereinfacht. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab, für den linken Außenspiegel kostet diese Funktion Aufpreis. Serienmäßig wiederum sind die Rückleuchten mit LED-Technik.

⊖ Die Scheinwerfer sind selbst in der Ausführung mit Laserlicht nicht mit einer Reinigungsanlage ausgestattet, nicht einmal gegen Aufpreis kann man eine solche Anlage bestellen. Einen Heckscheibenwischer gibt es nicht.

2,7 Ein-/Ausstieg

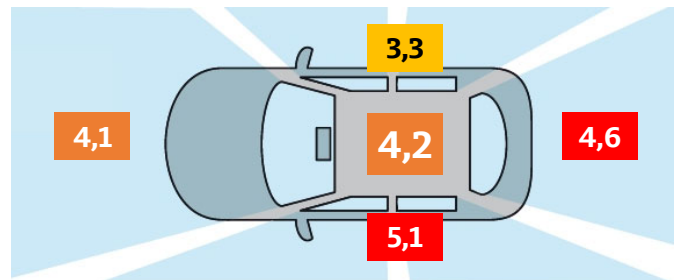
Der 3er-BMW ist für gelenkige Menschen ausgelegt - denn besonders leicht fällt das Ein- und Aussteigen nicht, weil sich die Sitzflächen allesamt recht niedrig über der Straße befinden (Fahrsitz nur 39 cm über der Straße, wenn ganz nach unten eingestellt); immerhin fallen die Türausschnitte nicht zu klein aus. Bei den hinteren Plätzen behindert der eingeschränkte Platz im Fußbereich durch die voluminösen Schweller. Die Türen sind recht kompakt, der seitliche Platzbedarf zum Öffnen damit moderat. Die Türhalter haben vorn drei, hinten leider nur zwei Rasten, die Türen werden darin angemessen festgehalten und fallen so auch an Steigungen nicht gleich auf oder zu. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung durch Lichtquellen in den Türaußengriffen ist serienmäßig an Bord und kann auch durch den Fahrzeugschlüssel aktiviert werden.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Der 3er touring war nie der größte Kombi der Klasse, das hat sich nicht geändert. Kombis der Kompaktklasse bieten meist genausoviel Platz hinter den Rücksitzen. Bis zur Kofferraumabdeckung finden 365 Liter Platz. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, passen 590 Liter oder bis zu elf handelsübliche Getränkekisten rein. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, liegt das Volumen bis zur Fensterkante bei 745 Litern und bei dachhoher Beladung bei 1.324 Litern.

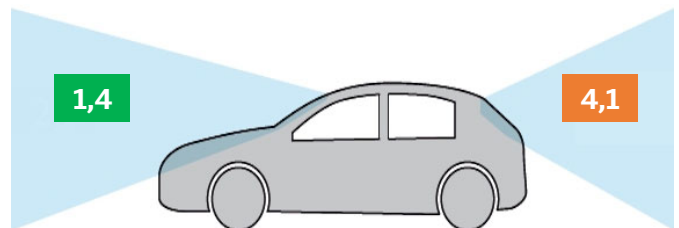
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



⊖ Der optionale Komfortzugang besitzt immer noch einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Zwar hat der Schlüssel jetzt eine Bewegungserkennung eingebaut, die die Funkübertragung im Schlüssel nach ein paar Minuten ohne Bewegung abschaltet - die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug wird aber immer noch nicht gemessen. Nur so lässt sich eine Manipulation sicher unterbinden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 365 l Gepäck fasst der Kofferraum des Touring. Das sind nochmals um 40 l weniger als beim schon nicht besonders großen Kofferraum der Limousine. Die Nutzbarkeit ist dagegen natürlich deutlich besser.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Serienmäßig öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben. Mit dem Keyless-System funktioniert das auch mittels Fußschwenk unter das Heck. Die Ladekante liegt angenehm niedrige 63 cm über der Straße, innen ist keine nennenswerte Stufe vorhanden. Die Kofferraumöffnung ist kombitypisch praktisch. Bei Dunkelheit sorgen zwei Lampen

im Kofferraum selbst und zwei weitere an der Heckklappenverkleidung für Überblick.

⊖ Der Schließbügel an der Heckklappe steht deutlich ab, hier sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht schmerzhaft zu stoßen.

1,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Bestellt man den 3er touring nicht in der Basisvariante und legt noch 300 Euro für das Gepäckraumpaket obendrauf, ist der 3er gepäckraumtechnisch mit allerhand Schikanen ausgestattet: Netze und Haken für Kleinkram, ein Fach unter dem Kofferraumboden, eine Steckdose mit zwölf Volt, per Knopfdruck umklappbare Rücksitzlehnen und ein Gepäckraumtrennnetz zum Einhängen am Dachhimmel stehen zur Verfügung. Das Trennnetz kann hinter der Rücksitzlehne oder bei umgelegten Fondsitzen auch hinter den Vordersitzen

angebracht werden. Zudem gibt es ein Antirutschsystem am Boden des Kofferraums, dessen Gummieinlagen sich beim Motorstart leicht anheben und die darauf gelegte Ladung sichern. Öffnet man nach der Fahrt die Heckklappe, senken sich die Gummis wieder und man kann sein Gepäck über die Metallschienen herausziehen. Parkt man das Auto in stark geneigtem Gelände, bleibt das System auch nach Öffnen der Heckklappe aktiv.

2,1 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Man braucht schon eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das BMW-Bedienkonzept, dann aber kann man auch die neusten BMW-Modelle erstaunlich intuitiv steuern, weil BMW sein Konzept über alle Baureihen einsetzt. Die neueste Ausbaustufe im 3er lässt sich nicht nur über den iDrive-Controller bedienen, sondern auch über den Bildschirm direkt - er hat nun eine berührungssensitive Oberfläche. Das Hauptmenü kann man überdies nach den eigenen Vorlieben neu zusammenstellen. Darüber hinaus ist für viele Funktionen auch die Bedienung über Sprachbefehle möglich (Option), wobei auf den Initialisierungsbefehl "Hey BMW" in relativ freier Sprache der Wunsch geäußert werden kann - man muss nicht mehr wortgenau den einen Befehl formulieren, der für eine Funktion hinterlegt ist.

Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Positionierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (inkl. Lüftungsdüsen) tragen dazu bei; alle Bedieneinheiten sind hoch genug und griffgünstig verbaut. Die klassischen analogen Instrumente gehen serienmäßig in ein mittig platziertes 5,7-Zoll-Farbdisplay über, optional kann man das "Live Cockpit" in voller Größe auch komplett digital ordern; BMW bietet hier nur überschaubare Möglichkeiten der

Personalisierung der Anzeige an. Da ein solches Display weit mehr Möglichkeiten bietet, wird es in Zukunft vielleicht weitere Optionen geben. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze mit elektrischer Einstellung geordert werden.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum können den Premiumanspruch einlösen. Die Bedienung ist nach einer gewissen Eingewöhnungszeit sehr funktionell. Hilfreich ist dabei die aufpreispflichtige Sprachsteuerung, die hervorragend funktioniert.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im 3er kann man Radiosender serienmäßig per FM/AM-Radio empfangen (inkl. Doppeltuner für besseren Empfang), gegen Aufpreis aber auch digitale Radiosender genießen. Ebenso serienmäßig lässt sich Musik per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto bringen. Einen CD-Player gibt es aber nur gegen Mehrpreis, man muss die Vorbereitung ab Werk bestellen und kann das Gerät dann über das Zubehörprogramm nachrüsten. Portable Geräte kann man serienmäßig an insgesamt drei 12-Volt-Steckdosen im Innen- und Kofferraum laden. Um die Klangqualität der Musikanlage zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: Einerseits ein BMW-eigenes Lautsprecherset und als Top-System eines von Harman/Kardon. Der 3er ist serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln zubuchbaren

Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken - teils serienmäßig, teils gegen Aufpreis.

Android Auto ist nicht erhältlich, Apple CarPlay jedoch schon, und das sogar auch drahtlos angebunden. Allerdings gibt es die Funktion nur ein Jahr im Paket "BMW Live Cockpit ConnectedDrive" kostenfrei, eine längere Nutzung muss über den BMW ConnectedDrive Store gebucht werden. Kein anderer Hersteller hat derzeit ein derart teures CarPlay-Abo-Modell im Angebot. Serienmäßig dagegen ist die Funktion BMW Apps. Hier kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen iPhones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der 320d stellt seinen Insassen vorn ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für über 2,10 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn

auch nicht besonders üppig. Das Raumgefühl fällt zufriedenstellend aus, etwas einengend wirken aber die schmalen Fensterflächen und der optionale Dachhimmel des Testwagens, der in dunklem Anthrazit gehalten ist.

2,6 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank sind die Platzverhältnisse großzügiger als in der 3er Limousine, vor allem da das Dach im hinteren Bereich nicht abfällt. Um die 1,90 m kann man schon groß sein und hat genug Platz über dem Scheitel und vor den Knien. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene völlig ausreichend, für drei ausgewachsene Personen wird es aber eng. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die breiten C-Säulen sowie den dunklen Dachhimmel wirkt der BMW nicht besonders luftig, das optionale Panoramadach kann hier für etwas mehr Helligkeit sorgen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen vorne ist gut, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter, ein kleineres Fach in der Mittelkonsole mit induktiver Ladefunktion für Handys (Option) und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Schubladen unter den

Vordersitzen sucht man aber vergebens. Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und Lehnentaschen arrangieren. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet und mit feinem Filz ausgeschlagen.

2,2 KOMFORT

2,6 Federung

Das Standardfahrwerk in unserem Testwagen ist zwar nicht adaptiv dämpfend und verstellbar, wie es das aufpreispflichtige Adaptivfahrwerk bietet, passt aber dennoch prima zum 3er. Es ist zwar merklich straff ausgelegt, spricht aber sensibel an. Die nun in den neuen BMW-Modellen eingeführte, hubabhängige Dämpfung zeigt wohl Wirkung. Zur Sänfte wird der BMW nie, gerade innerorts spürt man schon stets, wie der Untergrund beschaffen ist. Kanaldeckel und ähnliches bringen den

touring aber nie aus dem Tritt. Verlässt man die Ortschaft und lässt das Fahrwerk auf kurvigen und welligen Landstraßen arbeiten, zeigt sich eine gute Balance aus Verbindlichkeit und Sportlichkeit. Auf besseren Straßen und höheren Geschwindigkeiten wie etwa auf Autobahnen gibt es dann wenig zu kritisieren, der BMW ist fahrwerkstechnisch ein kompetentes Langstreckenauto.

2,2 Sitze

Der Testwagen ist mit Sportsitzen (Serie bei Sport Line) und elektrischer Einstellung inklusive Memory-Funktion für die Fahrerseite (Aufpreis) sowie mit vierfach einstellbaren Lordosenstützen (gegen weiteren Aufpreis) ausgestattet. Stoffbezug ist Serie, Vollleder wie im Testfahrzeug kostet extra. Die Sportsitze bieten serienmäßig eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung und elektrisch verstellbare Seitenwangen.

⊕ Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als

Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht wie bei manch anderen Modellen des Münchner Autobauers in Länge oder Höhe einstellen. Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorne zu; die äußeren Sitze sind aber recht bequem, weil sie ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert sind, die Neigung der Lehne lässt sich aber nicht einstellen.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

2,2 Innengeräusch

⊕ BMW hat den neuen 3er gut gedämmt, hier ist ein deutlicher Fortschritt zum Vorgänger hör- und messbar. Im Testwagen sind zudem die optionalen vorderen Seitenscheiben in Doppelverglasung verbaut - dieses Extra (Akustikverglasung) ist mit 200 Euro noch akzeptabel eingepreist. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 65,6 dB(A) - das ist ein gutes Ergebnis. Der Motor

bleibt dabei dezent im Hintergrund, unter Last und beim Ausdrehen ist er zwar zu vernehmen, wird jedoch nie störend laut. Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

1,5 Klimatisierung

⊕ Alle neuen BMW 3er ab der Ausstattungslinie Advantage sind serienmäßig mit einer 3-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Ihr Automatikmodus ist in der Intensität sogar fünffach einstellbar. Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima, sie sind die

Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Sowohl die Temperaturen als auch die Luftverteilungen können getrennt eingestellt werden. Optional gibt es Sitzheizung vorn und hinten, eine Lenkradheizung, eine Standheizung sowie abgedunkelte Scheiben im Fond.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der zwei Liter große Dieselmotor leistet im 320d dank Turboaufladung 190 PS und ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Trotz der fast 1,7 Tonnen Leergewicht setzt er damit den Testwagen flott in Fahrt. BMW verspricht 7,1 Sekunden von

null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von 230 km/h. Gemessene 4,5 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein sehr guter Wert, so können beispielsweise Überholmanöver auf der Landstraße zügig und sicher

umgesetzt werden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h

geht es in weniger als einer Sekunde. Der 320d kann mit seinem gut ansprechenden Motor und der nachhaltigen Kraftentfaltung eine Menge Fahrspaß bieten.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Leistungswerte sind grundsätzlich die gleichen wie beim Vorgänger. Auch wie bisher entfaltet sich die Leistung sehr gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich - allerdings helfen hierbei nun zwei Turbolader statt bisher einer. Die Stufenaufladung sorgt schon bei niedrigen Drehzahlen für ein gutes Drehmoment und gleichzeitig bei hohen Drehzahlen für viel Leistung. Der technische Fortschritt durch die Weiterentwicklung dieses Aggregats ist deutlich wahrnehmbar - denn neben der guten Leistungsentfaltung hat die Laufkultur erheblich gewonnen.

Insbesondere im Innenraum ist der Dieselmotor kaum noch als solcher zu erkennen, er könnte auch als etwas rau laufender Benziner durchgehen. Kein Brummen stört bei niedrigen Drehzahlen, kein Dröhnen dringt bei hohen Drehzahlen in den Innenraum. Sehr erfolgreich war BMW auch beim Tilgen von Vibrationen, hier spürt man kaum noch etwas in Lenkrad oder Pedalen. Die Kritikpunkte beim Vorgänger wurden offensichtlich konsequent angegangen, der neue 320d hat jetzt einen wirklich kultivierten Dieselmotor an Bord.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu, im BMW ist sie optimal auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge ist beeindruckend, praktisch ruckfrei in jeder Lebenslage geht der Wandlerautomat zu Werke. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad eigentlich nie nötig wäre - über die Option Sportautomatik in der Preisliste besteht diese Möglichkeit trotzdem. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der

Hebel rastet dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert, die Automatik ist damit eine klare Empfehlung. Im höchsten Gang dreht die Kurbelwelle bei 130 km/h mit rund 1.900 Touren. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit der Automatik problemlos.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der BMW solide den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls bringt den 320d nicht wirklich aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich in engen Grenzen, auch die Standarddämpfer stützen das Fahrzeug satt ab. Die Traktion ist trotz des hohen Drehmoments dank Heckantrieb gut, die fein regelnde Traktionskontrolle hilft zusätzlich.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der 3er-BMW eine überzeugende Vorstellung ab. Die Vorderachse folgt spontan und willig auch zackigen Lenkbewegungen. Das agile Heck des

nicht mit Mischbereifung angetretenen Testwagens ist stets spürbar, das ESP regelt aber im Bedarfsfalle sensibel und ohne das Auto über Gebühr zu verlangsamen. Sportlichen Fahrernaturen gefällt die balancierte Gewichtsverteilung und das per Pedalbefehl leicht eindrehende Heck. Lässt man per Teil- oder Komplettabschaltung des Stabilitätsprogramms mehr Bewegung zu, muss man aber schon wissen, was man tut - auf öffentlichen Straßen versteht sich von selbst, dass man die Finger von der DSC-Taste lässt. Nur beim Anfahren am verschneiten Berg sollte man die etwas mehr Radschlupf zulassende Teilabschaltung nutzen.

1,9 Lenkung

⊕ Da der Testwagen ohne das adaptive Fahrwerk antritt, fehlt auch die Sportlenkung - die beiden Ausstattungen sind beim neuen 3er ausschließlich in Kombination zu haben. Die Standardlenkung ist um die Mittellage etwas gefühllos, gerade bei Kurvenfahrt aber sehr präzise. Insgesamt überzeugt sie mit einem harmonischen Lenkgefühl, passender Präzision

für den fahrdynamischen Anspruch der Marke und angemessenen Lenkkräften. Diese kann man über den Fahrmodusschalter in zwei Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Lenkradumdrehungen und damit eine halbe mehr als mit der Sportlenkung.

2,3 Bremse

⊕ Die Bremse des 320d lässt sich auch im touring gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die Bremswege fallen mit durchschnittlich 34,4 m aus 100 km/h bis zum Stillstand kurz aus. Die Bremsanlage ist standfest ausgelegt und kommt so auch mit höheren Beanspruchungen einwandfrei zurecht.
























1,6 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In den neuen 3er packt BMW so gut wie alles, was das Konzernregal aktuell an aktiven Assistenzsystemen hergibt. Bis 80 km/h bremst er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempo-limit, das dann für den Tempomat übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild und zeigt keine Reaktion, wird er ebenfalls darauf hingewiesen. Ist in Verbindung mit ACC ein Radarsensor an der Front verbaut, bremst der Notbremsassistent sogar bis 250 km/h und versucht, Kollisionen zu vermeiden oder deren Schwere zu lindern.

Auch bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird ebenso vor dem Auto erkannt. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der 3er optional beim Lenkmanöver. Opulent wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-Up-Display, hier werden auf Wunsch u.a. detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der 3er verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv anzeigen kann.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den Crashtests nach Euro NCAP erreicht der neue 3er sehr gute 97 Prozent für den Insassenschutz. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,90 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,80 m Körpergröße ausziehen. Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum

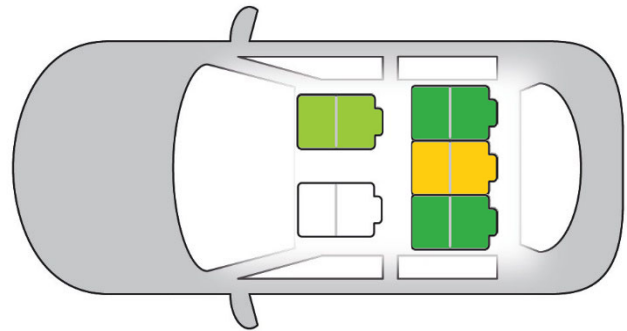
Stillstand ab (Option) und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

2,0 Kindersicherheit

⊕ 87 Prozent erreicht der 3er in den Crashes beim Test der Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten gut zu befestigen, auf der Rückbank links und rechts auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Besonders raumgreifende Kindersitze auf der Rückbank schränken aber den Verstellbereich der vorderen Sitze merklich ein. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber verfügen auch im manuellen Modus, also mit gezogen gehaltenem Schalter, über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

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)

1,6 Fußgängerschutz

⊕ Wie auch bei der Kindersicherheit erzielt der 3er 87 Prozent für den Fußgängerschutz. Positiv ist, dass eine aktive Motorhaube verbaut wird, die sich bei einem Aufprall automatisch etwas anhebt und so den Abstand zu harten Motorteilen vergrößert. Der City-Notbremsassistent mit

Personenerkennung ist serienmäßig, er kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision komplett vermeiden.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der 320d touring mit Automatikgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,6 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 176 g/km, wofür der Münchner 25 Punkte erhält. Der Verbrauch ist angesichts der Leistung und der Größe des Autos wirklich gut, selbst absolut gesehen gibt es wenig zu meckern. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, je nach Situation versetzt es den Motor in den Leerlauf und lässt das Auto damit weiter rollen; wer das geschickt einsetzt, kann sehr sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,7 l, außerorts bei 4,9 l und auf der Autobahn bei 6,5 l Diesel alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der 320d ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert. Bei den Ecotest-Messungen zeigt er sich vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden weit unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Die Stickoxid-Emissionen liegen nicht mal bei einem Viertel des Grenzwerts. Dank effektivem Partikelfilter sind Partikelemissionen teilweise kaum noch messbar, deren Anzahl bewegt sich dann

im Bereich von einem Tausendstel des Grenzwerts. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient, und das nicht mal knapp. Zusammen mit den 25 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der 320d touring 75 Punkte und somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von BMW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

3,0 AUTOKOSTEN

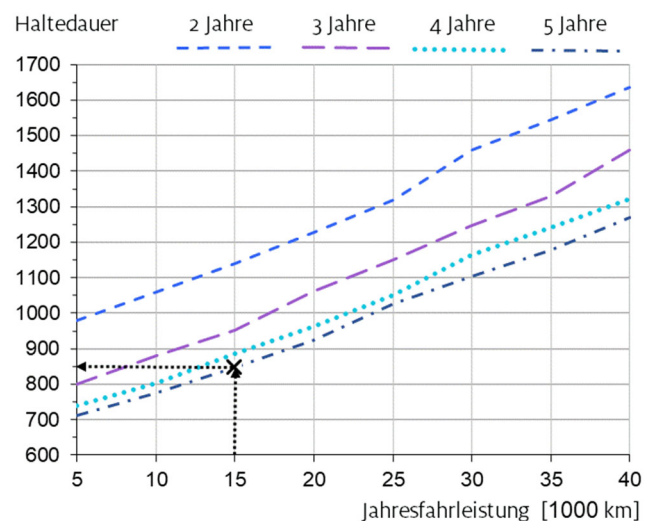
3,0 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der 320d touring mit Automatik und in der Ausstattungslinie Sport Line nur zufriedenstellend ab. Der Grundpreis ist mit 47.050 Euro ziemlich hoch. Es sind zwar für BMW-Verhältnisse viele Ausstattungen schon an Bord, in dieser Klasse wird jedoch ein gehobener Funktionsumfang erwartet, so dass durchaus noch ein fünfstelliger Betrag aufzuschlagen ist. Im Test-Modell Serie sind u.a. die 3-Zonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Parksensoren und Sportsitze. Sogar ConnectedDrive und Remote Services kann man drei Jahre kostenfrei nutzen. Ein paar Assistenzsysteme sind ebenso an Bord, sie lassen sich aber gegen entsprechenden Obolus für Premiumansprüche standesgemäß erweitern. Der gut ausgestaffierte Testwagen kommt auf exakt 65.760 Euro. Die nutzungsabhängigen Wartungsintervalle liegen weit genug auseinander, etwa alle 30.000 km oder spätestens nach zwei Jahren muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt, so entstehen weder für Wenig- noch für Vielfahrer unnötige Kosten. Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums wird nur mit einem Facelift, nicht aber mit einem komplett neuen Modell gerechnet. Die jährliche Steuer beträgt 278 Euro (auf Basis WLTP-CO₂-Wert). Die Haftpflicht-Einstufung ist noch im

Rahmen, Vollkasko und Teilkasko aber ungünstig hoch - die Versicherung kommt daher überdurchschnittlich teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 848 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318i Touring Steptronic	320i Touring Steptronic	330i Touring Advantage Steptronic	M340i Touring xDrive Steptronic	318d Touring	320d Touring Steptronic	330d Touring Advantage Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	190 (258)	275 (374)	110 (150)	140 (190)	195 (265)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1300	300/1350	400/1550	500/1850	320/1500	400/1750	580/1750
0-100 km/h [s]	8,7	7,5	5,9	4,5	8,9	7,1	5,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	220	230	250	250	217	230	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,6 SP	6,6 SP	6,8 SP	n.b.	5,1 D	n.b.	6,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	130	130	134	163	116	109	136
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/25/25	17/25/25	16/26/27	17/27/28	17/26/26	17/26/26	17/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	152	152	158	196	268	0	409
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	789	823	895	1089	789	812	941
Preis [Euro]	38.050	42.400	46.950	64.150	40.300	45.000	51.650

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 Dieselmotor (Reihe), Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	115 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,22 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R17Y
Länge/Breite/Höhe	4.709/1.827/1.440 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530/660 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, München

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato
Wendekreis links/rechts	11,4/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/4,9/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	146 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.680/510 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/745/1.324 l

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

Betriebskosten	117 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	156 Euro	Wertverlust	496 Euro
Monatliche Gesamtkosten	848 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	278 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/26		
Basispreis 320d Touring Sport Line Steptronic	47.050 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.760 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.323 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	1.200 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/2.000 Euro
Abbiege-/Kurvenlicht	2.000 Euro (Paket)/1.000 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	160 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/450 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	450 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	450 Euro° (Paket)/950 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.100 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	900 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	600 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/450 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	2.000 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	900 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/320 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.350 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (fahrerseitig)	Serie/320 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro
Lenkradheizung	250 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (vollautomatisch)	1.100 Euro
Metalllackierung	ab 900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	1,4	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	1,5	Bremse	2,3
Innenraum	2,1	Sicherheit	1,6
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	1,6
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	2,3
Komfort	2,2	Verbrauch/CO2	3,5
Federung	2,6	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,2		
Klimatisierung	1,5		

Stand: Februar 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.