



BMW 330e M Sport Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (215 kW/292 PS)

Bereits das Vorgängermodell des aktuellen Dreiers von BMW war als Plug-In-Hybrid zu haben. Nun ist auch die aktuelle Baureihe mit einem teilelektrifizierten Antriebsstrang erhältlich - in Kürze sogar als besonders praktischer Touring. Der Vierzylinder-Turbobenziner und der in der Achtstufen-Automatik untergebrachte Synchronmotor entwickeln eine Systemleistung von bis zu 292 PS (kurzzeitig per Xtra-Boost-Funktion). Die Fahrleistungen sind trotz des stattlichen Leergewichts von mehr als 1,8 Tonnen ausgezeichnet. Gleiches gilt für die Leistungsentfaltung, die sehr spontan und nachdrücklich erfolgt. Unter der Rücksitzbank befindet sich der 12 kWh (brutto) große Akku, der im ADAC Ecotest eine rein elektrische Reichweite von 45 km ermöglichte. Ist man anschließend im Hybridmodus unterwegs, verbraucht der Zweiliter-Benziner im Schnitt 6,8 l/100 km.

Auch als Plug-In-Hybrid hat der 3er die bekannten Stärken und Schwächen. Der Bestseller im BMW-Modellprogramm überzeugt mit einer sehr guten Verarbeitungs- und Materialqualität, einer gewohnt guten Bedienbarkeit sowie agilen und gleichzeitig sicheren Fahreigenschaften. Allerdings hat es BMW mit dem Sportgedanken bei der Fahrwerksabstimmung etwas übertrieben, der Federungskomfort bleibt hier etwas auf der Strecke. Auch in der aktuellen Generation ist der Dreier kein Raumwunder, zudem schrumpft das Kofferraumvolumen beim Plug-In-Hybrid um rund 90 Liter. Mit einem Grundpreis von 57.150 Euro ist der BMW 330e M Sport ein teures Vergnügen, die recht umfangreiche Serienausstattung entschädigt zumindest etwas dafür. **Konkurrenten:** Mercedes C 300 e, VW Passat GTE, Volvo S60 Recharge.

- ⊕ gute Verarbeitungs- und Materialqualität, sehr gute Fahrleistungen, handliche und sichere Fahreigenschaften, viele Assistenz- und Sicherheitssysteme lieferbar, Anhängelasten erlaubt
- ⊖ hoher Kaufpreis, teure Extras, angesichts der Fahrzeuggröße mäßiges Platzangebot, zu straffe Federung (adaptives M-Fahrwerk)

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,4
	Transport	4,0
	Fahrspaß	1,4
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★☆☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 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.

⊖ Nicht recht zum insgesamt guten Qualitätseindruck passen die gefühlt ungedämpft ins Schloss fallenden Türen. Dies wirkt nicht nur wenig solide, sondern hat auch einen lauten Geräusch beim Zuschlagen zur Folge.

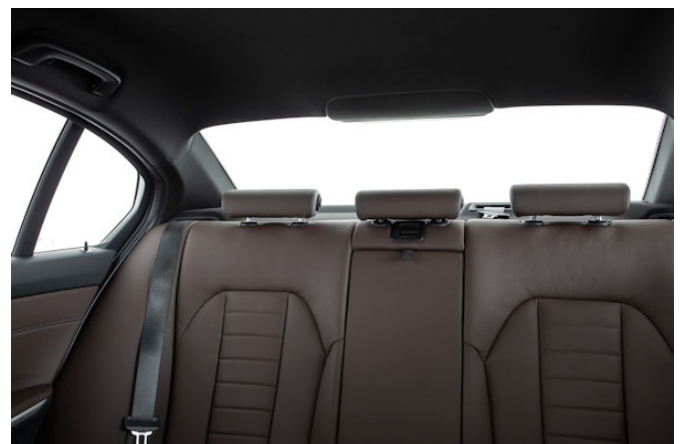
3,5 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des BMW 330e liegt im Ecotest bei etwa 45 km. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit dem 40-l-Tank etwa 585 km weit. Das Aufladen der Batterie (Bruttokapazität 12,0 kWh) dauert rund drei Stunden bei 3,7 kW - der BMW 330e kann leider nur einphasig geladen werden; insgesamt werden für eine vollständige Ladung 12,16 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Neben einem Ladekabel für die Haushaltssteckdose ist auch ein Kabel mit Typ-2-Stecker serienmäßig an Bord. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei vergleichsweise bescheidenen 420 kg – das damit bleiben bei vier Personen à 80 kg gerade einmal 100 kg für das Gepäck. 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 ein Anhänger gezogen werden soll, darf er allerdings nur bis zu 750 wiegen - selbst ein gebremster. Der 320d darf immerhin 1,6 Tonnen an den Haken nehmen. 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, die eine eingeschränkte Weiterfahrt mit begrenzter Reichweite (ca. 100 km) erlauben, an Bord. Bordwerkzeug oder Wagenheber sind nicht erhältlich. Mit 4,71 m Länge ist die 3er Limousine für die Stadt fast schon etwas groß, auch die Breite ist mit 2,08 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) 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 der Beginn der Fahrzeugfront ebenso wenig erkannt werden kann wie das Fahrzeugende hinten. Als Fahrer ist man dankbar für die Parksensoren vorn und hinten und die Kameras rund um das Auto, um beim Rangieren nicht anzuecken. Die Sensoren 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 Draufsicht aus der Vogelperspektive mit insgesamt vier Kameras.



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

Die Rundumsicht liegt nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt vor allem nach hinten Sichteinschränkungen durch die hohe Hutablage sowie rechts und links durch die C-Säulen, aber auch die breiten B-Säulen können den Blick nach draußen einschränken. 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 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.

Eine Neuerung im BMW-Programm ist der Rückfahrassistent, der die letzten 50 Meter in Vorwärtsfahrt abspeichert und auf Knopfdruck zurückfährt. Das System übernimmt die Lenkarbeit, der Fahrer muss lediglich Gas- und Bremspedal betätigen. 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

2,8 Ein-/Ausstieg

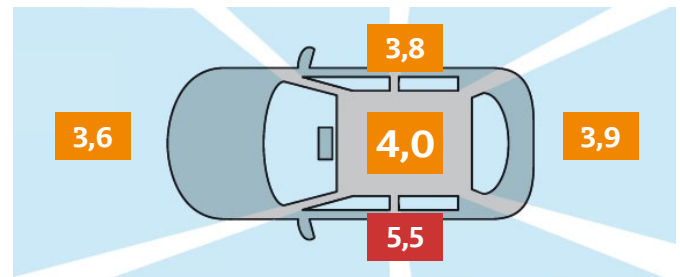
Der 3er-BMW ist für gelenkige Menschen ausgelegt - denn besonders leicht fällt das Ein- und Aussteigen nicht, weil sich die Sitzflächen allesamt in recht geringer Höhe über der Straße befinden (Fahrsitz nur 38 cm über der Straße, wenn ganz nach unten eingestellt); immerhin fallen die Türausschnitte nicht zu klein aus. Auf den hinteren Plätzen behindert der eingeschränkte Platz im Fußbereich durch die voluminösen Schwelger. Die Türen sind recht kompakt, der seitliche Platzbedarf zum Öffnen ist damit moderat. Die Türhalter haben vorn drei, hinten leider nur zwei Rasten, die Türen werden darin angemessen fest gehalten 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

wiederum sind die Rückleuchten mit LED-Technik ausgestattet.

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

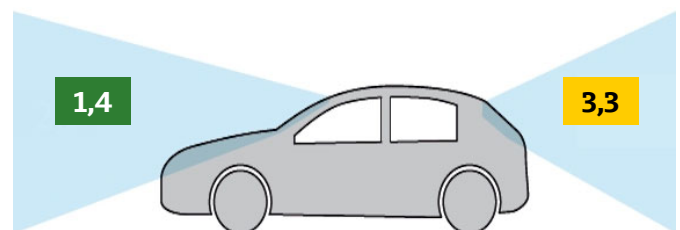
Rundumsicht

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.



(u. a. Spots unten an den Außenspiegeln) ist serienmäßig an Bord (M-Sport-Ausstattung).

⊖ 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 ließe sich eine Manipulation sicher unterbinden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.

3,4 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des BMW 330e fällt etwas kleiner aus als bei den Varianten mit konventionellem Antrieb. Grund hierfür ist die Traktionsbatterie, die sich unter der Sitzbank befindet und bis in den Kofferraum erstreckt.

Somit fällt nicht nur das Standardvolumen mit 315 l oder alternativ sechs Getränkekisten, sondern auch das maximale Ladevolumen von 635 l bei umgeklappten Rücksitzlehnen (gemessen bis Fensterunterkante) um 90 l geringer aus.

Befindet sich der verstellbare Ladeboden in der oberen Position, finden darunter rund 30 l Platz.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben. Mit dem Keyless-System funktioniert das auch mittels Fußschwank unter das Heck. Die Ladekante liegt angemessene 68 cm über der Straße. Der 330e verfügt über einen zweigeteilten, verstellbaren Ladeboden. Der Teil im Bereich der Rücksitzlehne ist starr und aufgrund der darunter befindlichen Batterie erhöht, der vordere Teil lässt sich bei Bedarf um 10 cm abklappen. Dann ist der Ladeboden allerdings nicht mehr eben, sondern man erhält eine unpraktische Stufe.

Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei klassischen

2,8 Kofferraum-Variabilität

Im Rahmen seiner Möglichkeiten bietet der BMW 3er als Limousine eine gute Variabilität. Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen, das Entriegeln für asymmetrisch geteiltes Umklappen funktioniert über Hebel im Kofferraum, der mittlere Teil lässt sich separat über den Innenraum entriegeln

2,2 INNENRAUM

1,9 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 Dreh-Drück-Steller bedienen, sondern auch direkt über den Bildschirm. 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



Mit lediglich 315 l Volumen ist der Kofferraum des 330e gegenüber den herkömmlich angetriebenen Varianten um 90 l geschrumpft.

Limousinen recht klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder gar nicht einladen.

⊖ Das Ladeabteil wird von nur einer LED-Leuchte oben mittig erhellt - das ist recht wenig. Der Schließbügel an der Heckklappe steht deutlich ab, hier sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht schmerzhaft zu stoßen.

und flachlegen. Das alles geht leichtgängig vonstatten, nur für das Zurückklappen benötigt man etwas Kraft. Die Anzahl der Verstau- und Fixiermöglichkeiten ist etwas dürftig. Es gibt je ein Netz links, vier Ösen zur Ladegutfixierung sowie einen Taschenhaken.

nachts einwandfrei. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze mit elektrischer Einstellung geordert werden.

1,2 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 Lautsprecher-Set 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 Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann



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

man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken - beim 330e sind diese Dienste serienmäßig.

Android Auto ist nicht erhältlich, Apple CarPlay jedoch schon, und das sogar auch drahtlos angebunden. Serienmäßig dagegen ist die Funktion BMW Apps. Damit kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen iPhones per iDrive steuern.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der 330e stellt seinen Insassen vorn ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Menschen, die Kopffreiheit allein 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 bei der Ausstattung M Sport dunkle Dachhimmel. Das optionale Glasschiebedach bringt etwas mehr Licht in den Innenraum.

3,0 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank sind die Platzverhältnisse nicht so großzügig. Kopf- wie Beinfreiheit sind gleichermaßen beschränkend, sie reichen für 1,85 m große Personen aus, wenn die Vordersitze ebenfalls für 1,85-Meter-Menschen eingestellt sind. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene völlig ausreichend, für drei ausgewachsene Personen wird es aber eng. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie, die breiten C-Säulen sowie den dunklen Dachhimmel fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingeengt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und

3,1 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

Lehentaschen arrangieren. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht abschließbar, aber beleuchtet und mit feinem Filz ausgeschlagen.

2,2 KOMFORT

2,7 Federung

Neben dem Standardfahrwerk werden für den 330e das M Sportfahrwerk und das adaptive M Fahrwerk (beide inkl. 10-mm-Tieferlegung) angeboten. Im Testwagen ist das Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung verbaut. Die Dämpferkennlinie kann dann in zwei Modi (Comfort und Sport) angepasst werden.

Trotz der adaptiv geregelten Dämpfer ist die Abstimmung arg straff geraten, entsprechender Federungskomfort muss sich klar den dynamischen Qualitäten der Limousine unterordnen. Selbst im Comfort-Modus fällt die Abstimmung erstaunlich straff aus, die in der Preisliste beschriebene „deutliche Spreizung“ zwischen den beiden Modi ist nicht wirklich zu spüren. Dass der 330e innerorts auch aufgrund der verbauten 18-Zoll-Räder keine Sänfte ist, war zu erwarten. Unebenheiten wie

versenkte Kanaldeckel oder Teerflicken dringen deutlich bis zu den Insassen durch, die über die Straßenbeschaffenheit stets gut informiert sind. Hier unterscheidet sich der neue 3er deutlich von seinem Vorgänger, der sich noch mehr um Komfort gekümmert hat. Außerorts federt der 3er die Unebenheiten etwas gekonnter weg, erst sehr wellige Landstraßen bringen die Karosserie dann wieder deutlich in Bewegung. Solange die Autobahn in gutem Zustand ist, zeigt sich die Limousine als angenehmer Reisewagen - weist sie aber wellige Oberflächen oder regelmäßige Unebenheiten auf, dringt das wieder deutlicher zu den Insassen durch. Der Fokus des neuen 3er liegt nun wieder klarer auf der Fahrdynamik, die jedoch zu Lasten des Federungskomforts geht.

2,2 Sitze

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

Die Rücksitzbank ist ausreichend konturiert und straff, aber dennoch bequem vernünftig gepolstert sind. Störend ist der spitze Kniewinkel, abgesehen davon lassen sich auch längere Strecken entspannt zurücklegen. Eine ausklappbare Mittelarmlehne im Fond ist beim Dreier stets an Bord.

⊕ Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Der Fahrer findet leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht wie bei manchen anderen Modellen des Münchner Autobauers in Länge oder Höhe 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 66,0 dB(A) - das ist ein gutes Ergebnis. Im Elektrobetrieb dringt antriebsseitig kaum etwas zu den

Insassen durch. Sorgt der Benziner für Vortrieb, bleibt er meist dezent im Hintergrund. Unter Last und beim Ausdrehen klingt er kernig, 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

⊕ Der 330e ist ab der Linie Advantage serienmäßig mit einer 3-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, der Plug-In-Hybrid verfügt zudem über eine Standklimatisierung (Kühlen und Heizen möglich). Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima, sie sind die

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

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Das aus einem Vierzylinder-Turbobenziner und einem Synchronmotor bestehende Hybridsystem bringt es auf 252 PS/185 kW. Im Sport-Modus steht die XtraBoost genannte Boost-Funktion zur Verfügung, die die Spitzenleistung für maximal zehn Sekunden auf 292 PS/215 kW anhebt. Bei Betätigen des Kickdowns sowie in der manuellen Stellung des Automatikwählhebels ist die Extraleistung ebenfalls abrufbar. Die Fahrleistungen sind angesichts des leistungsstarken Antriebsstrangs trotz des hohen Fahrzeuggewichts von mehr als 1,8 Tonnen sehr gut. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der 330e in 3,3 s - damit nimmt er einem wahrlich nicht langsamen 320d eine glatte Sekunde ab. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h - ist dank des

spontan einsetzenden Elektroschubs mit ermittelten 0,8 s ausgezeichnet. BMW gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 5,9 s an, auch hier knöpft der 330e dem 320d knapp eine Sekunde ab. Bei der Höchstgeschwindigkeit zeigt der 190 PS starke Diesel dem Hybrid mit 240 km/h allerdings die Rücklichter - der 330e streicht bei 230 km/h die Segel. Ist der 113 PS/83 kW starke Synchronmotor im E-Modus allein auf sich gestellt, beschleunigt der 330e natürlich nicht so energisch wie im Hybridbetrieb. Für das Mitschwimmen im Alltag reicht die Elektropower jedoch vollkommen aus. Im Hybridmodus sind rein elektrisch bis zu 110 km/h möglich, im Elektromodus sogar bis zu 140 km/h.

1,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ist der 330e im Elektromodus unterwegs, ist die Laufkultur E-Motor-typisch erstklassig. Doch auch im Hybridbetrieb, wenn der Vierzylinder-Benziner arbeitet, gibt es keinen Grund zur Klage. Der Zweiliter-Turbo geht laufruhig zu Werke, Vibrationen dringen kaum zu den Insassen durch, auch störendes Dröhnen oder Brummen verkneift sich der Antrieb selbst beim Ausdrehen des Motors.

Das Ansprechverhalten gewinnt durch den Zusatzschub des E-Motors spürbar im Vergleich zum 320i, in dem der 184 PS starke Ottomotor alleine für den Vortrieb zuständig ist. Beschleunigungswünsche werden nahezu verzögerungsfrei umgesetzt - selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen, wo Turbomotoren meist spürbar verzögert ansprechen.

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 sind 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 - bei der Sportautomatik (Serie bei M Sport) 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 der Benziner bei 130 km/h mit rund 2.200 1/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der BMW solide den eingeschlagenen Kurs. Ein Lenkimpuls bringt den 330e nicht wirklich aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich in engen Grenzen - da schon der Comfort-Modus sehr straff geraten ist, fühlt sich der Sport-Modus des adaptiven Fahrwerks kaum härter an. 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. Er lässt sich präzise und mit hohem Tempo durch die Gassen dirigieren und verhält sich dabei jederzeit sicher und gut kontrollierbar; der Grenzbereich kündigt sich mit Untersteuern an. Das ESP regelt sensibel und nur im nötigen Rahmen.

1,8 Lenkung

⊕ In der Ausstattungsversion M Sport ist die variable Sportlenkung serienmäßig an Bord. Sie verfügt über eine progressive Übersetzung, d. h. um die Mittellage ist sie weniger direkt übersetzt als bei stärkerem Einlenken. Dadurch reduziert sich der Lenkaufwand beim Abbiegen oder Rangieren, gleichzeitig reagiert die Lenkung nicht zu giftig bei überwiegend geradliniger Fahrt. Die Lenkung des 330e könnte um die Mittellage etwas gefühlvoller sein, ist aber sehr präzise.

Insgesamt überzeugt sie mit einem harmonischen Lenkgefühl, passender Präzision für den fahrdynamischen Anspruch der Marke und angemessenen Lenkkräften. Diese kann man in zwei Stufen variieren (über die Fahrmodi). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit beim Rangieren in Grenzen.

2,7 Bremse

Als M Sport ist im 330e die üppiger dimensionierte Sport-Bremsanlage verbaut - gut zu erkennen an den blauen Brems-sätteln.

⊕ Die Bremse des 330e lässt sich gut für einen Hybriden, bei dem die Bremswirkung bei geringer Verzögerung per Rekuperation des E-Motors und nur bei kräftigerem Bremsen über die Bremsanlage realisiert wird, erstaunlich gut dosieren

und spricht einwandfrei an. Erst auf den letzten Metern vor dem Anhalten lassen das Bremsgefühl und damit die Dosierbarkeit zu wünschen übrig.

Die Bremswege fallen mit durchschnittlich 35,6 m aus 100 km/h bis zum Stillstand recht kurz aus - sowohl der 320d als auch der 320d Touring kamen jedoch beide rund einen Meter eher zum Stehen.

1,5 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ In den neuen 3er packt BMW so gut wie alles, was das Konzernregal aktuell an aktiven Assistenzsystemen hergibt. Leider kosten die meisten Systeme Aufpreis. 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 Tempolimit, das dann für den Tempomaten 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 verringern.

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.

1,7 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

reichen vorn für knapp 1,90 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,80 m Körpergröße ausziehen. Nach einem Unfall brems das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab (Option), setzt über die integrierte SIM-Karte einen

Notruf ab und stellt wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her. Gegen Aufpreis sorgen crash-vorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

2,1 Kindersicherheit

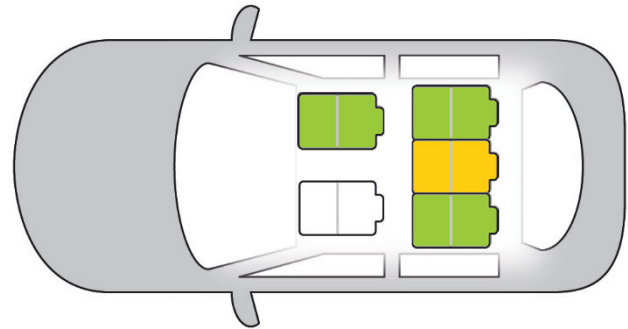
⊕ 87 Prozent erreicht der 3er in den Crashes beim Test der Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten gut zu befestigen, auf der Rückbank links und rechts auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen 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.

1,6 Fußgängerschutz

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

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)

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.

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Für viele Plug-In-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Auf den BMW 330e trifft das auch zu - wobei man mit ihm schon einen recht weiten Einsatzbereich abdecken kann, weil er einen vergleichsweise effizienten Verbrennungsmotor an Bord hat und der Gewichtsaufschlag nicht zu groß ist. Wenn die Batterie stets geladen wird und man damit viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt fährt, ist der 330e recht sparsam. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte eher zum Zweiliter-Diesel greifen, der sehr sparsam und besonders sauber ist. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

Startet man mit dem 330e mit voll geladener Batterie, ist im Elektrozyklus des ADAC Ecotest eine Reichweite von rund 45 km drin, ehe sich der Verbrenner zuschaltet - BMW gibt als Reichweite maximal 66 km an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts geradeso möglich sein kann. Der

reine Stromverbrauch liegt bei 26,8 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plug-In-Hybriden in dieser Größe mittelpfänglich, für ein reines Elektroauto schlecht.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 6,8 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 5,8 l, auf der Landstraße ebenfalls bei 6,6 l und auf der Autobahn bei 7,9 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybridstrecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der 330e auf den ersten 100 km 9,9 kWh Strom und 4,3 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 172 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 26 von maximal 60 möglichen Punkten.

2,2 Schadstoffe

⊕ Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP-Abgasnorm einzuhalten, verbaut BMW einen Partikelfilter. Der Partikelausstoß liegt in allen Betriebszuständen weit unter den gesetzlichen Grenzwerten, auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NOx und CO liegen auf sehr niedrigem Niveau - durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem Verbrennungsmotor, der nur zeitweise läuft. Fährt der BMW 330e im Hybridmodus,

bekommt er fast die volle Punktzahl für seine niedrigen Schadstoffemissionen. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Plug-In nicht gerade wenig Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Deshalb erhält der BMW 330e 38 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 64 Zählern, die für drei von fünf Sternen im Ecotest reichen.

3,5 AUTOKOSTEN

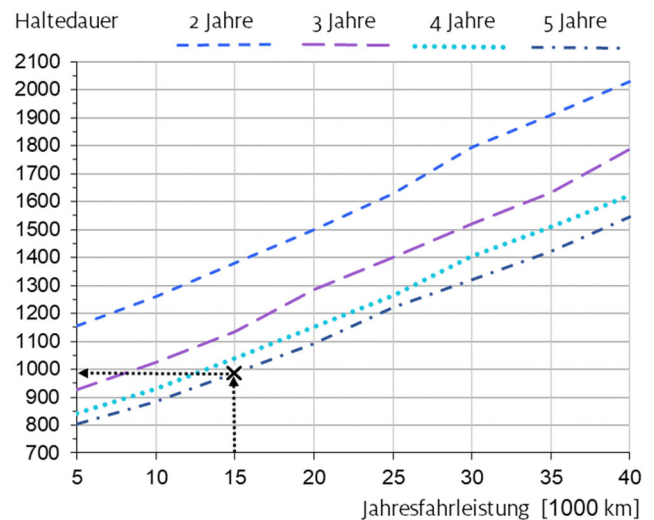
3,5 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der 330e M Sport gerade noch zufriedenstellend ab. Der Grundpreis ist mit 57.150 Euro ziemlich hoch. Immerhin bekommt man bis 2025 eine Förderprämie in Höhe von 3.750 Euro. Es ist zwar für BMW-Verhältnisse viel Ausstattung schon an Bord - in dieser Klasse wird jedoch ein gehobener Funktionsumfang erwartet, sodass durchaus noch ein fünfstelliger Betrag aufzuschlagen ist. Im Testmodell Serie sind u. a. die 3-Zonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Parksensoren, Sportsitze, 18-Zoll-Räder und die variable Sportlenkung inklusive M-Sportfahrwerk. Auch ConnectedDrive und Remote Services kann man drei Jahre kostenfrei nutzen. Einige Assistenzsysteme sind ebenso an Bord, sie lassen sich aber gegen entsprechenden Obolus für Premiumansprüche standesgemäß erweitern. Der gut ausgestaffierte Testwagen kommt auf über 71.000 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 40 Euro (auf Basis WLTP-CO₂-Wert). Die

Einstufung für die Haftpflicht ist noch im Rahmen, für 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: 986 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318i Step- tronic	320i Step- tronic	330i Advan- tage Step- tronic	M340i xDrive Step- tronic	318d	320d Step- tronic	330d Advan- tage Step- tronic	M340d xDrive Step- tronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	190 (258)	275 (374)	110 (150)	140 (190)	195 (265)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1300	300/1350	400/1550	500/1850	320/1500	400/1750	580/1750	700/1750
0-100 km/h [s]	8,4	7,1	5,8	4,4	8,4	6,8	5,5	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	223	235	250	250	226	240	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3 SP	6,3 SP	6,6 SP	7,9 SP	4,8 D	4,7 D	5,7 D	6,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	120	120	131	159	110	105	130	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/25/26	17/25/26	17/26/28	17/27/28	19/26/27	19/26/27	19/27/29	19/27/29
Steuer pro Jahr [Euro]	134	134	150	232	248	244	395	421
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	775	812	882	1090	774	819	934	1065
Preis [Euro]	36.500	40.850	45.650	63.000	38.750	43.450	50.350	63.000

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 Hybrid (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	215 kW/292 PS
Maximales Drehmoment	420 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,4 l
CO ₂ -Ausstoß	37 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,22 m²/0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF 225/45 R18 ZR / RF 255/40 R18 ZR
Länge/Breite/Höhe	4.709/1.827/1.444 mm
Leergewicht/Zuladung	1.815/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 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)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen (Serie vo./hi.)	225/45 R18 95Y/255/40 R18 99Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato P7
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	4,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/6,6/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	100 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	630 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.845/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/635/635 l

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

Betriebskosten	121 Euro	Werkstattkosten	120 Euro
Fixkosten	136 Euro	Wertverlust	609 Euro
Monatliche Gesamtkosten	986 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/28		
Basispreis 330e M Sport Steptronic	57.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	71.920 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.677 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. * 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	600 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/2.000 Euro
Abbiege-/Kurvenlicht	1.000 Euro°/2.000 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	160 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/450 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	450 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	450 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.100 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	600 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.100 Euro
Metalllackierung	900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,5

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

Stand: Juni 2020

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner