



BMW 320i Touring M Sportpaket Steptronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Fast jeder Hersteller hat gern eigene Begriffe für Dinge, die im Volksmund eigentlich schon einen Namen haben. So nennt man die Aufhübschungs- und Modernisierungsmaßnahmen einer Baureihe etwa zur Mitte der Bauzeit gemeinhin Facelift. BMW verwendet lieber den Begriff LCI, ausgeschrieben steht das für Life Cycle Impulse. Der 3er hat einen solchen LCI erfahren und dabei optisch vor allem an den Scheinwerfern einen Impuls bekommen, im Innenraum sind die Änderungen deutlicher: Das neue BMW-Bediensystem namens Operating System 8 samt zweier gebogener Bildschirme sitzt nun präsent auf dem Armaturenbrett und erstreckt sich vom Kombiinstrument bis zum zentralen Touchdisplay in der Mitte. Ob das modern-elegant wirkt oder nicht, sei dahingestellt. Die Bedienung des Infotainments wurde jedenfalls nicht besser. Das neue Menülayout mit vielen Apps, deren Icons sich optisch oft sehr ähneln, ist erst nach einiger Übung und vor allem Individualisierung der Menüpunkt-Anordnung einigermaßen flüssig zu bedienen. Die nun komplett im Touchmenü beheimatete Bedienung der Klimaautomatik wird aber einfach nie gut, man braucht über die Touchfelder einfach länger als über ehemals vorhandene Tasten einer gesonderten Bedieneinheit.

Ansonsten blieb der 3er touring, was er war. Ein wertig gemachter Kombi, der klar in Richtung Dynamik orientiert ist und den Fahrwerkskomfort dabei merklich beschneidet, gerade in Verbindung mit dem Sportfahrwerk des Testwagens. Der Verbrauch des Zweiliter-Turbobenziners mit 184 PS ist mit 7,11 Super auf 100 km nicht besonders niedrig, er profitiert aber auch nicht von der gekonnten Mildhybridisierung, die BMW den Dieselmotoren angeeignet lassen hat. Bleibt die Frage nach dem Preis, und wie im Premiumsegment üblich, bezahlt man hier nicht zu knapp: Unter 55.900 Euro geht beim 320i touring nichts, wenn man das M Sportpaket mit ein paar zusätzlichen optischen Finessen und eben auch dem Sportfahrwerk haben möchte. Zumindest ist die Serienausstattung mit dem Lebenszyklus-Impuls umfangreicher geworden.

Konkurrenten: u. a. Audi A4 Avant, Mercedes C-Klasse T-Modell, VW Passat Variant.








- + gute Verarbeitungs- und Materialqualität, sehr niedrige Schadstoffemissionen
- mäßiger Federungskomfort, eingeschränkte Rundumsicht, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest ★★★★☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des BMW 3er 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, 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 erwarten kann. Wie bei vielen anderen Modellen hat BMW auch beim 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 und halten sie offen. Das Fummeln nach einem Entriegelungshebel an der Fahrzeugfront entfällt.

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 7,1 l/100 km an, ergibt sich mit dem 59 l großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 830 km.

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 554 kg, was für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen sollte. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis zu 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 1,6 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern). Mit 4,71 m Länge ist der 3er Touring für die Stadt noch nicht zu

groß, die Breite ist mit 2,08 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) dort allerdings nicht sonderlich praktisch. Der Wendekreis liegt bei 11,4 m.

⊖ 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 bestellt, die eine eingeschränkte Weiterfahrt mit begrenzter Reichweite (ca. 80 km bei 80 km/h) erlauben. Radmutternschlüssel oder Wagenheber sind ab Werk nicht erhältlich.

2,5 Licht und Sicht

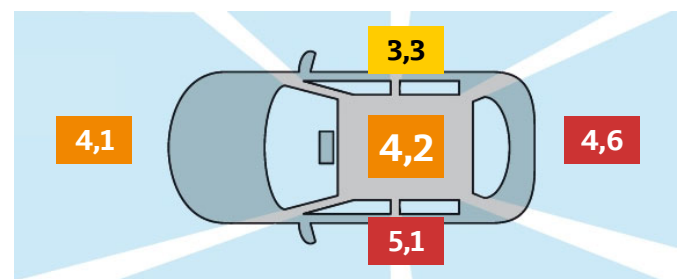
Die tiefe Sitzposition ist ungünstig für die Sicht auf den umgebenden Verkehr; auch das Abschätzen der Fahrzeugenden wird dadurch erschwert, weil das vordere Ende vom Fahrersitz aus nicht einsehbar ist. Die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten helfen hier schon weiter. Ebenfalls hilfreich sind die



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

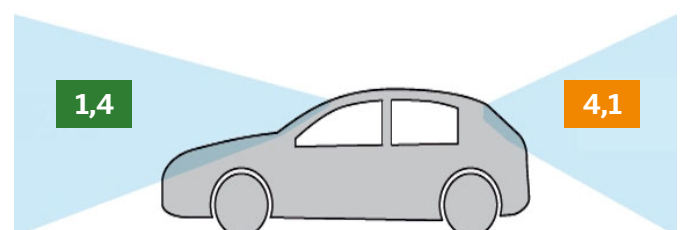
Rundumsicht

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.



aufpreispflichtigen Optionen: zum Beispiel der Einparkassistent inklusive Notbremsfunktion, die beim Rückwärtseinparken bei Schrittgeschwindigkeit Kollisionen mit einem Hindernis verhindern kann. Auch erhältlich sind zudem eine Rückfahrkamera- sowie ein 360-Grad-Kamerasystem. Immerhin lassen sich durch die flach abfallende Motorhaube Gegenstände vor dem Wagen auch ohne Helferlein gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer.

⊕ Bereits ab Werk ist der Münchner mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen ist mit den Matrix-LED-Scheinwerfern samt erweiterten Umfängen ausgerüstet, die durch Zuschalten des gedimmten Abbiegelichts eine breitere Ausleuchtung im Stadtverkehr ermöglichen. Zudem fungiert das Abbiegelicht zwischen 40 und 70 km/h als statisches Kurvenlicht. Der statische Fernlichtassistent kostet allerdings dennoch Aufpreis. Die ebenfalls erhältlichen adaptiven Scheinwerfer warten mit blendfreiem Fernlichtassistenten,

2,6 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 beim Testwagen nur 37 cm über der Straße, wenn ganz nach unten gestellt). Immerhin fallen die Türausschnitte nicht zu klein aus. Auf den hinteren Plätzen erschwert der durch die voluminösen Schweller eingeschränkte Fußraum den Ein- und Ausstieg. Die Türhalter haben vorn drei, hinten leider nur zwei Rasten. Die Türen werden darin angemessen festgehalten und fallen so selbst an Steigungen nicht gleich zu. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung durch

Abbiegelicht und variabler Lichtverteilung auf. Der Aufpreis fällt mit knapp 2.000 Euro recht happig aus, allerdings bringen die Zusatzfunktionen einen signifikanten Nutzen gerade auf nächtlichen Landstraßentouren.

Nichts neues mehr im BMW-Programm, aber im Alltag oft einfach clever, ist der optionale Rückfahrassistent, der mittlerweile deutlich mehr als 50 m der letzten 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 ebenso wie der linke Außenspiegel automatisch ab.

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

Bei der Rundumsicht schneidet der 3er Touring nur ausreichend ab, die ADAC-Messung zeigt vor allem nach hinten Sichteinschränkungen durch die D-Säulen.

Lichtquellen in den Türaußengriffen ist serienmäßig an Bord und kann auch über den Fahrzeugschlüssel aktiviert werden.

⊖ Der optionale Komfortzugang besitzt immer noch keinen ausreichenden 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.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Der 3er Touring war nie der größte Kombi der Klasse, das hat sich nicht geändert. Kombis der Kompaktklasse bieten meist genauso viel 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 1.325 Litern.

1,9 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



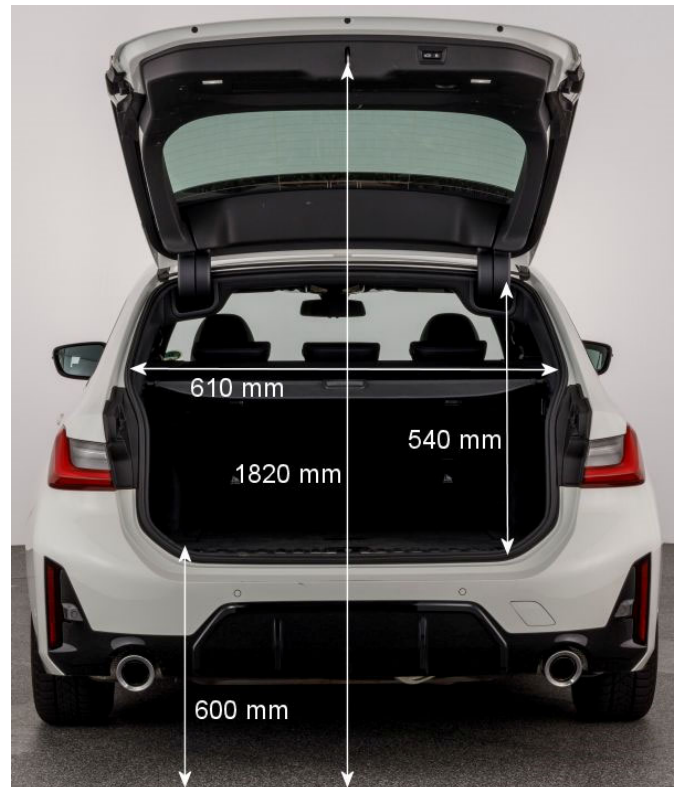
Lediglich 365 l Gepäck fasst der Kofferraum des Touring. Das sind deutlich weniger als beim schon nicht besonders großen Kofferraum der Limousine. Die Nutzbarkeit ist dagegen natürlich deutlich besser.

angenehm niedrige 60 cm über der Straße, innen ist keine nennenswerte Stufe vorhanden. Die Kofferraumöffnung ist kombitypisch alltagstauglich und ausreichend groß. Praktisch: Der Dreier Touring ist der einzige Mittelklasse-Kombi, bei dem sich die Heckscheibe zum Be- und Entladen separat öffnen lässt. Bei Dunkelheit ist das Gepäckabteil dank zweier Lampen im Kofferraum selbst und zwei weitere an der Heckklappenverkleidung sehr gut ausgeleuchtet. Auch die 12-V-Steckdose rechts im Ladeabteil ist praktisch.

⊖ Der Schließbügel an der Heckklappe steht deutlich ab, hier sollte man ab einer Körpergröße von 1,85 m auf seinen Kopf achten, um sich nicht schmerzhaft zu stoßen.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der 3er Touring ist stets mit dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehnen ausgestattet. So richtig transporttauglich wird das Gepäckabteil des Münchners allerdings erst dann, wenn man das Gepäckraum- und Ablagenpaket bestellt. Dann lassen sich die Rücksitzlehnen auch vom Kofferraum aus entriegeln und fallen automatisch um. Zudem gibt es Netze und Haken für Kleinkram und ein Fach unter dem Kofferraumboden. Darüber hinaus bietet der Münchner dann ein Antirutschsystem am Boden des Kofferraums, dessen Gummieinlagen sich beim Motorstart leicht anheben und die darauf abgelegte 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 jedoch in stark geneigtem Gelände, bleibt das System



Die niedrige Ladekante erleichtert das Be- und Entladen des Kofferraums.

selbst nach dem Öffnen der Heckklappe aktiv. Das serienmäßige Trennnetz kann hinter der Rücksitzlehne oder bei umgelegten Fondsitzen auch hinter den Vordersitzen angebracht werden.

2,2 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Das bekannte Bediensystem von BMW musste einige Neuerungen über sich ergehen lassen, die zum Facelift auch beim 3er Einzug hielten - die Vorteile wie auch die Notwendigkeit mögen sich weder dem BMW-Novizen noch dem erfahrenen iDrive-Nutzer so recht erschließen. Es hat sich der Menüaufbau an vielen Stellen geändert, er orientiert sich nun mehr am App-Sammelsurium aktueller Smartphones als an bisher bewährten BMW-Strukturen. Zuerst beim iX eingeführt, kommt das Operating System der 8. Generation samt darauf ausgelegtem Bedienkonzept mittlerweile bei den meisten Modellen zum Einsatz. Am auffälligsten ist wohl, dass die Tasten für die Klimaautomatik weitgehend verschwunden sind, die Steuerung erfolgt nun über das große Touchdisplay. Die Bedienung der Klimatisierung wird damit deutlich umständlicher und komplizierter. Auch die äußerst praktischen, weil frei belegbaren Favoritentasten sind passé, jetzt stehen programmierbare Shortcuts über einen Displaywisch vom oberen Rand nach

unten zur Verfügung. Das wirkt wie aus der Not heraus geboren und kann dem bisherigen Konzept nicht das Wasser reichen. Dass sich ausgerechnet BMW als einstiger Vorreiter dieser Innovation und überhaupt als Gralshüter einer vernünftigen Bedienbarkeit nun davon verabschiedet, ist unverständlich. Zumindest hat der 3er noch die ältere Version des iDrive-Controllers verbaut. Die neue Variante, die man zum Beispiel im 7er findet, bietet eine nur noch dürftige Rückmeldung und vermiest das Navigieren im Bildschirmmenü. Umso mehr sollte man das präzise Rasten und Steuern im 3er BMW genießen.

⊕ Hat man sich mit den Marotten des neuen Systems arrangiert, kann man den 3er gut steuern und bedienen. Wer auf Touchbedienung wert legt, kann neben dem iDrive auch per Fingerdruck und -wisch auf dem Infotainmentmonitor arbeiten. Für die Touchbedienung könnte das Display etwas näher beim Fahrer sein. Die Steuerung über Gesten ist beim Facelift aus dem 3er geflogen - scheinbar war die

Kundenresonanz eher überschaubar. Das System reagiert aber auch auf recht frei formulierte Sprachbefehle. Es gibt zudem viele Automatikfunktionen, die sehr gut abgestimmt sind. Sitze und Lenkrad sind schnell und elektrisch eingestellt, man findet zügig eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über Tasten links vom Lenkrad gesteuert und am Lenkrad selbst setzt BMW für die Einstellung von Tempomat oder Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Das Layout auf den beiden hochauflösenden Bildschirmen für Kombiinstrument und Infotainment kann man ein Stück weit nach den persönlichen Vorlieben anordnen. Der analoge Tacho bleibt aber in allen Varianten zu grob skaliert, um die digitale Anzeige der Geschwindigkeit kommt man nicht herum. Eine weitaus besser nutzbarer Bildschirm ist da eigentlich das optionale, vollfarbige Head-up-Display. Hier werden alle Infos ohne graphische Spielereien präzise angezeigt, auch die in die

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Konnektivitätsausstattung des Dreiers ist sehr umfangreich, seit dem Facelift ist auch quasi alles serienmäßig. Radiosender kann man per FM/AM (inkl. Doppeltuner für besseren Empfang) und DAB empfangen. Ebenso serienmäßig lässt sich Musik per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto bringen. Portable Geräte kann man serienmäßig an zwei 12-Volt-Steckdosen (im Innen- und Kofferraum) laden, zudem stehen USB-Anschlüsse vorn und auch zwei für die Fondinsassen zur Verfügung. Ein Navigationssystem ist serienmäßig, die intelligenten cloud-basierten Navigationsfunktionen wie Echtzeitverkehrs-informationen oder auch das Connected Parking genannte Feature der Parkplatzeempfehlung am Zielort kommen für zunächst zwei Jahre kostenfrei und müssen dann kostenpflichtig verlängert werden. Um die Klangqualität der Musikanlage zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der 3er touring bietet den Insassen ein ordentliches Platzangebot. 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 in Verbindung mit dem M Sportpaket stets dunkle Dachhimmel des Testwagens. Das optionale Panoramaglasdach lässt auf Wunsch mehr Licht in den Innenraum.

2,6 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank sind die Platzverhältnisse großzügiger als in der 3er-Limousine, da das Dach im hinteren Bereich nicht

Frontscheibe gespiegelten Navigationshinweise sind hochauflösend und intuitiv verständlich.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum können den Premiumanspruch einlösen. Auch die Bedienung kann weitgehend überzeugen, ist aber nicht mehr ganz so intuitiv und funktionell wie vor dem Facelift.

Systeme: Einerseits ein BMW-eigenes Lautsprecher-Set und als Top-System eines von Harman/Kardon.

Der 3er ist - wie es heute üblich 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 kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken – teilweise sind die Funktionen zunächst für zwei Jahre kostenlos, teils unbeschränkt verfügbar.

Android Auto ist wie Apple CarPlay serienmäßig unbefristet dabei und funktionieren auch kabellos, eine induktive Ladeschale kostet Aufpreis.

⊖ Den optionalen CD-Player hat BMW inzwischen aus der Ausstattungsliste gestrichen.



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

abfällt. Um die 1,90 m kann man groß sein, um genug Platz über dem Scheitel und vor den Knien zu haben. 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 auch hinten für etwas mehr Helligkeit sorgen.

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 vorn 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 vergebens. Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und Lehnennetzen arrangieren - die Netze verschwinden aber, wenn man die M Sportsitze bestellt. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, dafür beleuchtet und mit Filz ausgeschlagen.

2,4 KOMFORT

3,3 Federung

Der Testwagen mit dem M Sportpaket verfügt über das M Sportfahrwerk, optional gäbe es noch ein adaptives M-Fahrwerk (beide mit 10-mm-Tieferlegung im Vergleich zum Normalfahrwerk). Bereits das serienmäßige Fahrwerk ist recht straff abgestimmt, das M Sportfahrwerk legt da noch eine Schippe nach: Muss man mögen. Kanaldeckel und Absätze innerorts verdaut der 3er mit diesem Fahrwerk zwar noch ordentlich, aber man wird stets daran erinnert, dass eben ein Sportfahrwerk verbaut

ist. Verlässt man die Ortschaft und lässt das Fahrwerk auf kurvigem und welligen Landstraßen arbeiten, fühlt sich der BMW wohler und verarbeitet Bodenwellen manierlich. Auf der Autobahn kann der Federungskomfort nicht recht überzeugen. Ist diese nicht topfeben, kommt der Aufbau nur selten zur Ruhe. Besonders beim Abspulen langer Etappen würde man sich ein sensibleres Ansprechverhalten und eine geringere Stuckerneigung wünschen.

2,2 Sitze

Hinten außen ist man wie üblich nicht so komfortabel untergebracht wie vorn. Dennoch sind die äußeren Sitze ausreichend bequem, weil sie ordentlich konturiert sowie angenehm gepolstert sind.

⊕ Mit dem M Sportpaket kommen immer auch die M Sportsitze mit. Sie verfügen über eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung und elektrisch verstellbare Seitenwangen. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken festen 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. Optional wie beim Testwagen kann man alle Sitzeinstellungen bis auf die verlägnerbare Sitzfläche elektrisch einstellen und hat zudem zwei Memory-Plätze für die Einstellungen. Eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze ist optional. Leider lässt sich die starre Mittelarmlehne nicht in Länge oder Höhe einstellen, zumindest aber ist ihre Position gut gewählt und für die meisten passend.

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

2,3 Innengeräusch

⊕ BMW hat den neuen 3er gut gedämmt, hier ist ein deutlicher Fortschritt zum Vorgänger hör- und messbar. Der Testwagen hat zudem die optionale Doppelverglasung der vorderen Seitenscheiben an Bord. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 65,9 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

⊕ Ab Werk ist der BMW 3er 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 Luftverteilung können

getrennt eingestellt werden. Für die kalten Tage gibt es optional Sitzheizung vorn, Lenkradheizung und Standheizung. Um die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung zu schützen, bietet BMW gegen Aufpreis getönte Scheiben ab der B-Säule sowie Rollos für die Seitenscheiben.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der zwei Liter große Turbobenziner mit vier Zylindern leistet im 320i 184 PS und ein maximales Drehmoment von 300 Nm, welches schon bei 1.350 Touren voll anliegt. BMW verspricht eine Beschleunigung in 7,6 s von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h. Gemessene 4,9 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein guter Wert,

wodurch sich Überholmanöver auf der Landstraße zügig und sicher erledigen lassen. Von 80 auf 120 km/h geht es in 6,1 s. 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.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der aufgeladene Vierzylinder-Ottomotor überzeugt mit angenehmer Laufkultur, Motorvibrationen dringen nur sehr dezent in den Innenraum durch. Auch der Klang bleibt dezent und wird nur angemessen kernig beim Ausdrehen. Das

Ansprechverhalten ist dank Twin-Scroll-Technik für einen Single-Turbomotor erfreulich spontan, zudem zeigt sich das Aggregat drehfreudig und entwickelt seine Leistung sehr homogen.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu, im BMW ist sie optimal auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit ist beeindruckend, nur in den unteren Fahrstufen ist mitunter ein leichtes Rucken zu spüren. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die beim 3er mit M Sportpaket serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad eigentlich nie erforderlich ist. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht

verständlich vorwählen; der sehr kleine Hebel rastet dabei nicht ein, sondern kehrt 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 richtigen Moment serviert. Im höchsten Gang dreht die Kurbelwelle bei 130 km/h mit rund 1.900 Touren.

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 3er nicht wirklich aus der Ruhe. Die Aufbauabewegungen halten sich in engen Grenzen, gerade das Sportfahrwerk stützt das Fahrzeug stets satt ab. Die Traktion ist dank Heckantrieb gut, die fein regelnde Traktionskontrolle hilft zusätzlich. Allradantrieb ist für den 320i nicht erhältlich, hierfür muss man zu einer stärkeren Motorisierung wie etwa den 330i greifen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der 3er-BMW eine überzeugende Vorstellung ab. Die Vorderachse folgt spontan und willig auch zackigen Lenkbewegungen. Das agile Heck ist stets spürbar, das ESP regelt aber im Bedarfsfall sensibel und ohne das Auto über Gebühr zu verlangsamen. Sportlichen Fahrernaturen gefällt die balancierte Gewichtsverteilung und das per Pedalbefehl leicht eindrehende Heck.

1,8 Lenkung

⊕ Mit dem M Sportpaket 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 3er könnte lediglich 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 2,3 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit beim Rangieren in Grenzen.

2,3 Bremse

⊕ Die Bremse des 320i lässt sich auch im Touring gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die ermittelten Bremswege gehen mit 34,5 m aus 100 km/h bis zum Stillstand in Ordnung (Mittelwert aus zehn Messungen). Die Bremsanlage ist standfest ausgelegt und kommt so auch mit höheren Beanspruchungen einwandfrei zurecht.
























1,6 SICHERHEIT

1,0 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 jedoch Aufpreis. Bis 80 km/h bremst der 3er 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. Geschwindigkeitsbegrenzungen kann eine Kamera erkennen, diese können per Knopfdruck in den Limiter übernommen werden. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken. In Verbindung mit diesem kann das aktuell gültige Tempolimit auch automatisch in die Geschwindigkeitsregelsysteme übernommen werden.

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, reagiert aber nicht, 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 mindern.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Option
	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	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, direkt messend

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 Ausweichmanöver. Opulent wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-up-Display, darin 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 ermitteln und anzeigen kann.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erreicht der BMW 3er sehr gute 97 Prozent für den Insassenschutz und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Stand: 10/2019). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,85 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.

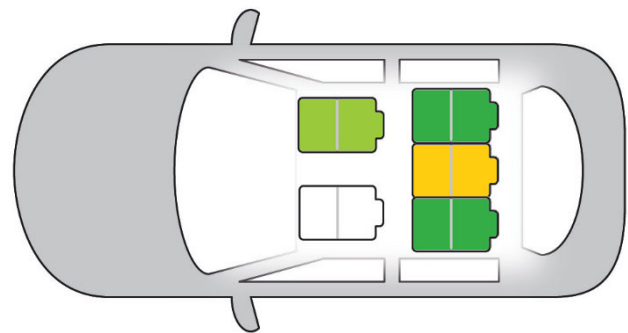
Das serienmäßige Trennnetz kann hinter der Rücksitzlehne oder bei umgelegten Fondsitzen auch hinter den Vordersitzen angebracht werden.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Der 3er erreicht in den Euro NCAP-Crashtests bei der Kindersicherheit 87 Prozent der möglichen Punkte. 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 platzinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß schränken aber den Verstellbereich der vorderen Sitze merklich ein. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren - dann sind dort 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)

1,8 Fußgängerschutz

⊕ Wie bei der Kindersicherheit erzielt der 3er gute 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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der 320i Touring auf einen Durchschnittsverbrauch von 7,1 Super pro 100 km. Anders als die Dieselmotore ist der 320i nicht mildhybridisiert. Die CO₂-Bilanz liegt bei 195 g/km, wofür der Münchner magere 18 von 60 Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,7 l, außerorts bei 6,4 l und auf der Autobahn bei 7,8 l Super alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient, die Abgasreinigung funktioniert tadellos. Zusammen mit den 18 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der 320i Touring 68 Punkte und verpasst somit den vierten von fünf Ecotest-Sternen knapp.

3,9 AUTOKOSTEN

3,9 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der 320i Touring mit dem M Sportpaket nur zufriedenstellend ab. Der Grundpreis ist mit 55.900 Euro ziemlich hoch. Die Basisausstattung zumindest ist seit dem Facelift etwas umfangreicher, so sind jetzt zum Beispiel die Dreizonen-Klimaautomatik, das Navigationssystem und auch endlich die Parksensoren stets an Bord. Zudem sind manche Sonderausstattungen sogar günstiger geworden. Dennoch lässt sich der Preis mit ein paar Extras leicht noch deutlich höher treiben, der Testwagen liegt mit einer moderaten Sonderausstattung auch schon bei 62.960 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 BMW-typisch ein moderater Wertverlust prognostiziert. Die jährliche Steuer beträgt 164 Euro. Die Haftpflicht-Einstufung (TK: 17) ist noch im Rahmen, die Vollkasko- und Teilkaskoeinstufungen sind mit 23 bzw. 24 sind aber eher hoch.

Verbrauch

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

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

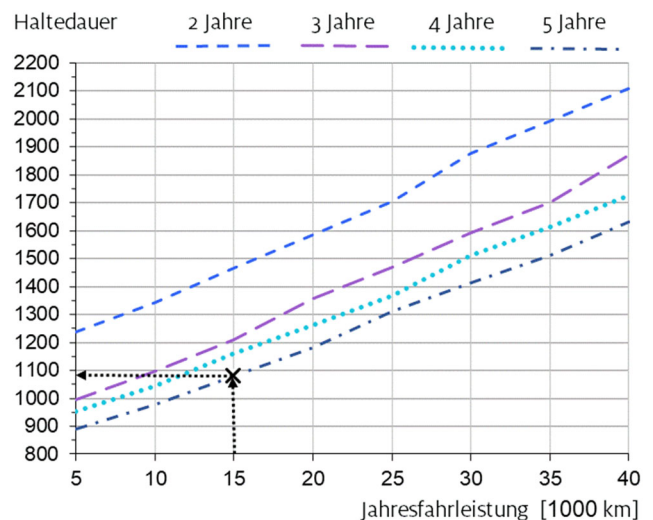
Landstraße	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1079 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318i Touring Steptronic	320i Touring Steptronic	320e Touring Steptronic	330i Touring Steptronic	330e Touring Steptronic	318d Touring Steptronic	320d Touring Steptronic	330d Touring Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	4/1998	4/1998	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	150 (204)	180 (245)	215 (292)	110 (150)	140 (190)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1300	300/1350	350/1350	400/1600	420/1350	320/1500	400/1750	650/1500
0-100 km/h [s]	8,8	7,6	7,9	6,1	5,9	8,8	7,2	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	218	230	220	250	230	213	229	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,7/6,7 l SP	6,8/6,8 l SP	1,4/1,4 l SP	6,8/6,8 l SP	1,4/1,4 l SP	5,0/5,0 l D	5,0/5,0 l D	5,3/5,3 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	151/151	153/153	31/31	154/154	31/31	132/132	132/132	140/140
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/23	16/24/23	16/24/23	13/24/25	16/23/23	15/24/24	15/24/24	15/25/27
Steuer pro Jahr [Euro]	164	164	40	171	40	267	267	381
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	965	1021	988	1086	1063	983	1022	1132
Preis [Euro]	46.300	51.700	55.300	56.700	61.400	50.800	54.900	61.400

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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	135 kW/184 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.350 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,7 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45Z R18 Y/255/40 R18 Y
Länge/Breite/Höhe	4.713/1.827/1.440 mm
Leergewicht/Zuladung	1.660/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	59 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	34,5 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 96H
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Sottozero ³
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/6,4/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	169 g/km (WTW* 195 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	65,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.626/554 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/745/1.325 l

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

Betriebskosten	184 Euro	Werkstattkosten	88 Euro
Fixkosten	125 Euro	Wertverlust	682 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1079 Euro		
Steuer pro Jahr	164 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/23		
Basispreis 320i Touring M Sportpaket Steptronic	55.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.02.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.960 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	20.253 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	600 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.000 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie/Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/650 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	600 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	600 Euro° (Paket)/1.200 Euro (Paket)
Head-up-Display	1.150 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	480 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/650 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	900 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/-
Lenkradheizung	270 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	1.100 Euro°
Metalllackierung	ab 920 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,9

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

Stand: Juni 2023

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.