



BMW 320d Touring Steptronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (140 kW/190 PS)

Still und heimlich hat BMW dem 320d bereits rund ein Jahr nach dem Erscheinen der aktuellen Generation ein 48-Volt-Mildhybridsystem verpasst, das den Dreier noch sparsamer machen soll. Ermöglichen soll dies ein Startergenerator, der von einer 48-Volt-Batterie gespeist wird und den Diesel mit bis zu 8 kW unterstützen kann. Zudem sorgt der kleine E-Motor dafür, dass der Verbrenner öfter in einem effizienteren Betriebspunkt arbeiten kann (Lastpunktanhebung), gleichzeitig wird dabei der 0,5 kWh große Lithium-Ionen-Akku geladen. Auch rollwiderstandsarmes Segeln mit bis zu 160 km/h macht das System möglich. Das Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen: Im ADAC Ecotest kommt der Münchner auf einen Verbrauch von 5,2 l/100 km und senkt diesen mit der neuen Spritsteuertechnik damit um 0,4 l. Da der 190 PS starke Diesel nicht nur mit sehr niedrigen Schadstoffemissionen, sondern auch mit guter Laufkultur und flotten Fahrleistungen überzeugen kann, stellt er für 3er-Interessenten ganz klar eine Kaufempfehlung dar. Als Touring punktet der 320d mit ordentlichen Platzverhältnissen, einer dem hohen Preis angemessenen Material- und Verarbeitungsqualität und einem eingängigen Bediensystem. Zwar folgt auch BMW dem aktuellen Trend zur Touchscreen-Bedienung, doch noch halten die Münchner erfreulicherweise am praktischen Dreh-Drück-Steller fest. Weniger gefallen haben uns allerdings das für einen Familienkombi recht straff geratene Standardfahrwerk sowie – wie bei BMW üblich – der saftige Fahrzeugpreis bei gleichzeitig recht karger Serienausstattung. Der BMW 320d Touring Steptronic startet bei knapp 44.000 Euro, der gut, aber keinesfalls opulent ausgestattete Testwagen kommt bereits auf rund 57.000 Euro. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4 Avant, Mercedes C-Klasse T-Modell, VW Passat Variant.

- +** gute Verarbeitungs- und Materialqualität, überzeugendes Bediensystem, kräftiger und kultivierter Dieselmotor, geringer Verbrauch und niedrige Schadstoffemissionen
- mäßiger Federungskomfort, kleiner Kraftstofftank, dürftige Serienausstattung und hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

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

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, 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 erwarten kann. 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 und halten sie offen. Das Fummeln nach einem Entriegelungshebel an der Fahrzeugfront entfällt.

3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,2 l/100 km an, ergibt sich trotz des serienmäßig sehr kleinen Tanks von 40 Litern eine theoretische Reichweite von etwa 765 km – gegen Aufpreis erhält man einen 59 Liter großen Tank, welcher die Reichweite auf rund 1.130 km erhöht. Der 320d hat serienmäßig einen Ad-Blue-Tank mit 10,4 Litern Inhalt, bestellt man den größeren Dieseltank, wächst auch das Volumen des Zusatztanks auf 18,9 Liter. Das Befüllen klappt bequem über einen Einfüllstutzen unter der Tankklappe. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 570 kg, was für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen sollte. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung 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 1,8 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 an Bord, die eine eingeschränkte Weiterfahrt mit begrenzter Reichweite (ca. 80 km bei 80 km/h) erlauben. Bordwerkzeug oder Wagenheber sind nicht erhältlich.

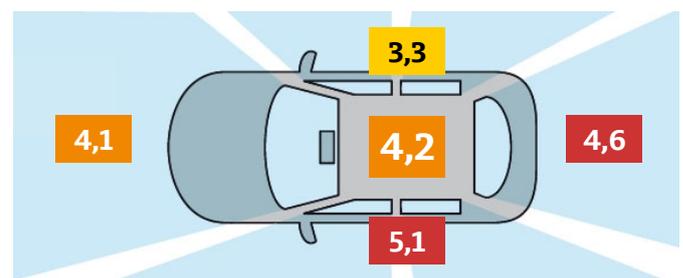
2,6 Licht und Sicht

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. Daher empfiehlt es sich, die optionalen Parksensoren vorn und hinten zu ordern. Ebenfalls hilfreich ist der Einparkassistent inklusive Notbremsfunktion, die beim Rückwärtseinparken bei Schrittgeschwindigkeit Kollisionen mit einem Hindernis verhindern kann. Optional erhältlich sind zudem eine Rückfahrkamera- sowie ein 360-Grad-Kamerasystem. 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. Der Testwagen ist mit den 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

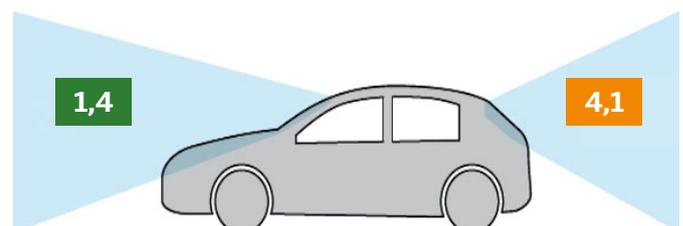
Rundumsicht

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.



statische Fernlichtassistent kostet allerdings dennoch Aufpreis. Die ebenfalls erhältlichen adaptiven Scheinwerfer warten mit blendfreiem Fernlichtassistenten, 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 – und es ist sogar das Laserfernlicht enthalten, das bisher viele tausend Euro Aufpreis gekostet hat. Eine Neuerung im BMW-Programm ist der optionale 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.

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

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 nur 39 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 fest gehalten 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 Lichtquellen in den

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.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Serienmäßig öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben. Mit dem Keyless-System funktioniert das auch

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



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

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.



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.

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 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

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der 3er Touring ist stets mit dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehnen ausgestattet. So richtig praktisch 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

Kofferraum selbst und zwei weitere an der Heckklappenverkleidung sehr gut ausgeleuchtet.

⊖ 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.

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

2,1 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Man braucht schon eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das BMW-Bedienkonzept, dann aber kann man auch den BMW 3er trotz des immensen Funktionsumfangs erstaunlich zielsicher bedienen. Die neueste Ausbaustufe im 3er lässt sich nicht nur über den iDrive-Controller bedienen, sondern auch über den Bildschirm direkt – er hat 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 Funktionen der optionalen Gestiksteuerung, mit der sich etwa durch Handgesten die Lautstärke ändern und Telefonanrufe annehmen bzw. ablehnen lassen, sind allerdings überschaubar. Im Alltag erweist sich dies eher als Spielerei denn als nützliche Hilfe. Wenn Fahrer oder Beifahrer viel gestikulieren, kann es zudem zu ungewollten Fehlbedienungen kommen. Daher verwundert es nicht, dass bislang kaum ein anderer Hersteller auf diese Art der Befehlseingabe setzt. 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



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.

der Bedienelemente (inkl. Lüftungsdüsen) tragen dazu bei; alle Bedieneinheiten sind hoch genug und griffgünstig verbaut.

⊖ Der Testwagen ist nicht mit den serienmäßigen analogen Instrumenten, sondern dem optionalen „Live Cockpit“ ausgestattet, dessen Anzeige allerdings nur überschaubare Einstellmöglichkeiten bietet. Hinzu kommt, dass speziell die grobe Tachoskalierung das Ablesen der aktuellen Geschwindigkeit erschwert. Daher ist man oftmals auf die zusätzliche digitale Geschwindigkeitsanzeige angewiesen.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Konnektivitätsausstattung des Dreiers ist sehr umfangreich, wobei die Münchner für die meisten Funktionen Aufpreis verlangen. Radiosender kann man serienmäßig 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 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. Zum Umfang des „Live Cockpit Plus“ zählen ein Navigationssystem

mit Echtzeitverkehrsinformationen, drei Jahre kostenfreiem Kartenupdate, Remote-Funktionen (u. a. Öffnen/Schließen des Fahrzeugs, Standortsuche, Senden von Zieladressen) und diversen Online-Diensten (Connected Package Professional). Bestellt man das „Live Cockpit ConnectedDrive“, gibt es neben dem digitalen Kombiinstrument auch ein Zentralsdisplay mit größerem Bildschirm (10,25 statt 8,8 Zoll) sowie die intelligenten Sprachassistenten (drei Jahre kostenfrei). Android Auto ist wie Apple CarPlay gegen Aufpreis erhältlich, letzteres lässt sich auch drahtlos mit dem Fahrzeug verbinden. 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 im Auto nutzen kann.

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

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der 320d 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 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, da das Dach im hinteren Bereich nicht 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 hier für etwas mehr Helligkeit sorgen.

3,2 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



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

Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man vergebens. Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und optionalen Lehnenetzen arrangieren. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet und mit Filz ausgeschlagen.

2,5 KOMFORT

3,0 Federung

Der Testwagen ist mit dem Standardfahrwerk ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es ein M Sportfahrwerk und ein adaptives M-Fahrwerk (beide mit 10-mm-Tieferlegung). Bereits das serienmäßige Fahrwerk ist recht straff abgestimmt – komfortverwöhnten Fahrern dürfte die Abstimmung etwas zu sportlich sein. Gerade innerorts spürt man stets deutlich, wie der Untergrund beschaffen ist. Kanaldeckel und ähnliche Unebenheiten werden trotz der Serienbereifung recht trocken an die Insassen

weitergereicht. Verlässt man die Ortschaft und lässt das Fahrwerk auf kurvigen und welligen Landstraßen arbeiten, zeigt sich eine gute Balance aus Verbindlichkeit und Sportlichkeit. 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.

2,4 Sitze

Hinten 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.

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen Sportsitzen sowie mit der vierfach einstellbaren Lordosenstütze (gegen weiteren Aufpreis) ausgestattet. Die Sportsitze 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. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht 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. Auch ohne die optionale Doppelverglasung der vorderen Seitenscheiben wird der Münchner selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht unangenehm laut. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel 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.

2,0 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der BMW 3er mit einer 1-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, ab der Ausstattungslinie Advantage sogar mit einer 3-Zonen-Ausführung. 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 und hinten, 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.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der zwei Liter große Dieselmotor leistet im 320d dank Turboaufladung 190 PS und ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Der Startergenerator kann den Selbstzünder bis zu zehn Sekunden lang mit maximal 8 kW/11 PS unterstützen –

allerdings nicht in der Spitze, weshalb es bei der Gesamtleistung von 190 PS bleibt. BMW verspricht wie beim Vorgängermodell ohne 48-Volt-System eine Beschleunigung in 7,1 s von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit

von 230 km/h. Gemessene 4,4 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein sehr guter Wert, wodurch sich Überholmanöver auf der Landstraße zügig und sicher erledigen lassen. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Leistungswerte sind grundsätzlich die gleichen wie beim Vorgänger ohne 48-Volt-Mildhybridsystem. Wie bisher entfaltet sich die Leistung dank der zweistufigen Aufladung sehr gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich hinweg nachdrücklich. Durch die Unterstützung des 8-kW-Startgenerators erfolgt der Leistungsentfaltung noch etwas homogener. Auch bei der Laufkultur zählt der Zweiliter-Diesel im Dreier zu den besten seiner Gattung. Insbesondere im

wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in weniger als einer Sekunde.

Innenraum ist der Selbstzünder 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 im Lenkrad oder in der Pedalerie.

1,0 Schaltung/Getriebe

Seit der Umstellung auf das Mildhybridsystem ist der 320d ausschließlich mit Automatikgetriebe erhältlich, das manuelle Sechsganggetriebe ist entfallen.

⊕ 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 optionalen Schaltwippen am Lenkrad eigentlich nie erforderlich ist – über die Option Sportautomatik in der Preisliste besteht diese Möglichkeit dennoch. Über den

Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der 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. Das Start-Stopp-System arbeitet dank des 8-kW-Startergenerators äußerst ruckarm – der Fahrer bekommt das Abstellen und Starten des Motors nur akustisch und beim Blick auf den Drehzahlmesser mit.

2,3 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 Aufbauabewegungen 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 Bedarfsfall sensibel und ohne das Auto über Gebühr zu verlangsamen. Sportlichen Fahrernaturen gefällt die balancierte Gewichtsverteilung und das per Pedalbefehl leicht eindrehende Heck.

2,1 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 Umdrehung mehr als mit der Sportlenkung.

2,5 Bremse

⊕ Die Bremse des 320d lässt sich auch im Touring gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die ermittelten Bremswege gehen mit 35,3 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

1,1 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 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. 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 Einfahrtverbotschilder 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. 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, 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 ermitteln und anzeigen kann.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	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-Norm erreicht der neue 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

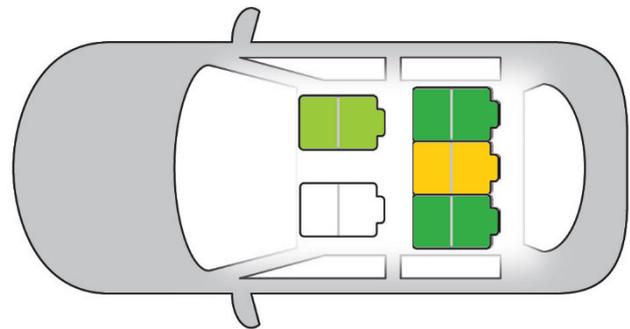
bremst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab (Option) und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der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

2,0 Kindersicherheit

⊕ 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 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 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.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der 320d Touring mit dem Mildhybridsystem auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,2 l Diesel pro 100 km – damit unterbietet er einen 12/2019 getesteten 320d Touring ohne 48-Volt-System immerhin um 0,4 l. Die CO₂-Bilanz liegt bei 164 g/km, wofür der Münchner 29 Punkte erhält. Der Verbrauch ist angesichts der Leistung und der Größe des Autos wirklich gut, selbst absolut gesehen ist er bemerkenswert niedrig. Das Getriebe bietet eine intelligente Segelfunktion, die den Motor im Geschwindigkeitsbereich von 25 bis 160 km/h abstellen und abkuppeln kann und das Auto damit weiter rollen lässt. Wer das geschickt einsetzt, kann damit sehr sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,1 l, außerorts bei 4,6 l und auf der Autobahn bei 6,1 l Diesel alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der 320d ist nach der Abgasnorm Euro 6d homologiert, die ab dem 01.01.2021 in Kraft tritt. Bei den ADAC Ecotest-Messungen zeigt er sich vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden weit unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert, wie beispielsweise im Autobahnzyklus oder bei zusätzlicher Beladung, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Die Stickoxid-Emissionen liegen stets weit unter dem gesetzlichen Grenzwert. 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 29 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der 320d Touring 79 Punkte und somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen mit einem portablen Emissionsmessgerät (PEMS) bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen – auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von BMW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

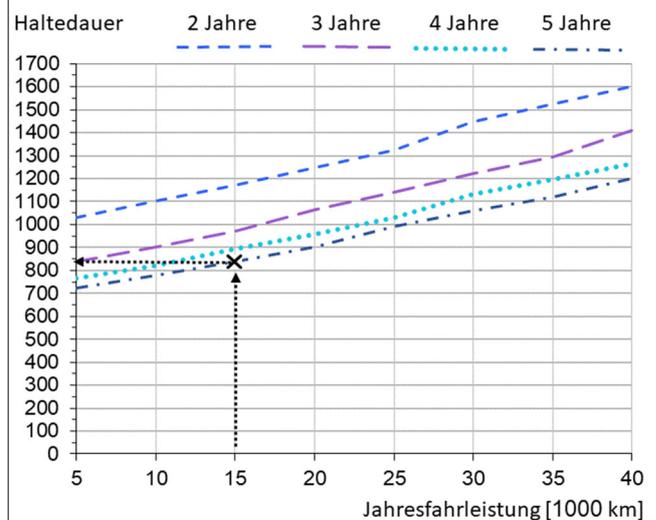
3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der 320d Touring nur zufriedenstellend ab. Der Grundpreis ist mit 43.866 Euro (bei 16 % MwSt.) ziemlich hoch. Die Basisausstattung ist nicht sonderlich umfangreich, sodass man leicht nochmals einen fünfstelligen Betrag aufschlagen muss, damit der Dreier der Fahrzeugklasse entsprechend ausgestattet ist. So steigt der Preis des Testwagens, der u. a. mit 3-Zonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfern, Parksensoren, Sportsitzen und Navigationssystem ausgestattet ist, auf mehr als 57.000 Euro. Ein paar Assistenzsysteme sind ebenso an Bord, sie lassen sich aber gegen entsprechenden Obolus für Premiumansprüche standesgemäß erweitern. 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, da innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nur mit einem Facelift, nicht aber mit einem komplett neuen Modell zu rechnen ist. Die jährliche Steuer beträgt 256 Euro (auf Basis WLTP-CO₂-Wert). Die Haftpflicht-Einstufung (TK: 17) ist noch im Rahmen, Vollkasko und Teilkasko (jeweils TK 26) 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: 839 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318i Steptronic	320i Steptronic	330i Steptronic	330e Steptronic	318d	330d Steptronic	M340i xDrive Step- tronic Sport	M340d xDrive Step- tronic Sport
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	4/1995	6/2993	6/2998	6/2993
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	190 (258)	215 (292)	110 (150)	210 (286)	275 (374)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1300	300/1350	400/1550	420/1350	320/1500	650/1500	500/1850	700/1750
0-100 km/h [s]	8,7	7,5	6,0	5,9	8,9	5,5	4,5	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	220	230	250	230	217	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,6 SP	6,6 SP	6,8 SP	1,4 SP	5,1 D	5,2 D	7,8 SP	6,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	130	130	134	38	116	136	157	141
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/25/25	17/25/25	16/26/27	15/26/26	17/26/26	17/27/28	17/27/28	17/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	152	152	160	40	268	367	226	415
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	796	833	906	853	795	935	1110	1083
Preis [Euro]	37.091	41.331	45.766	51.908	39.284	50.348	62.679	62.679

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 (Mild-Hybrid (Diesel/Elektro)), Bi-Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.995 cm³
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 (NEFZ/WLTP)	4,1/4,9 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	109/128 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	1.705/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	40,00 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, München

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R17 98Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza
Wendekreis links/rechts	11,4/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	5,2
Stadt/Land/BAB	5,1/4,6/6,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	136 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.655/570 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/745/1.325 l

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

Betriebskosten	96 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	154 Euro	Wertverlust	511 Euro
Monatliche Gesamtkosten	839 Euro		
Steuer pro Jahr	256 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/26		
Basispreis 320d Touring Steptronic	43.866 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.08.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.299
Km-Stand bei Testbeginn	2.290 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	1.170 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/1.950 Euro (Paket)
Abbiege-/Kurvenlicht	1.950 Euro (Paket)/975 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	156 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/439 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	682 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	1.121 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.121 Euro° (Paket)/1.608 Euro (Paket)
Head-up-Display	1.072 Euro
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	585 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/877 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	877 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.511 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	176 Euro°/488 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	370 Euro°/741 Euro (Paket)
Lenkradheizung	244 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.072 Euro
Metalllackierung	877 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.462 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	1,4	Fahrleistungen	1,4
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,8
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,5
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	3,2	Umwelt/EcoTest	2,1
Komfort	2,5	Verbrauch/CO ₂	3,1
Federung	3,0	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,2		
Klimatisierung	2,0		

Stand: November 2020
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH)
Alexander Werner