



BMW 320d M Sport Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Der 3er von BMW gehört zu den wichtigsten Modellen des bayerischen Autobauers. Bei der Entwicklung gibt man sich folglich besondere Mühe, denn der Erfolg dieses Modells ist essentiell für den Erfolg der ganzen Marke. Die neue Generation des Jahres 2019, intern mit dem Kürzel G20 beschrieben, wahrt die Stärken des Vorgängers weitgehend und berücksichtigt die Kritik am bisherigen Modell. So geht es nun hörbar leiser im Innenraum zu, optional sind die vorderen Seitenfenster in Verbundglas (Akustikverglasung) ausgeführt. Die gute Materialqualität ist geblieben, heutzutage nicht mehr selbstverständlich im Sparwahn mancher Hersteller; viele Oberflächen sind weich ausgeführt, machen optisch was her und sind angenehm anzufassen. Die Verarbeitungsqualität ist einwandfrei, hier wird BMW seinem Premiumanspruch gerecht. Wie bisher schon ist der 3er eher Maßanzug als bequeme Freizeitkleidung, entsprechend ist das Platzangebot im Innenraum angemessen, mehr aber auch nicht. Betrachtet man den Kofferraum der Limousine, hilft die dreigeteilte Rückbank natürlich für eine etwas flexiblere Nutzung - weit praktischer ist freilich der in Kürze folgende Kombi.

Dem Anspruch der Fahrmaschine in der Mittelklasse wird der neue 3er ohne Zweifel gerecht, die Limousine fährt sich präzise und direkt, erstreckt als M Sport-Variante mit variabler Sportlenkung und adaptivem M Fahrwerk (Option). Letzteres besitzt zwei Modi, Comfort und Sport - wobei bezüglich Fahrkomfort hier die Wahl zwischen straff und sehr straff besteht. Da ist BMW etwas über das Ziel hinausgeschossen, der Vorgänger federte eindeutig charmanter über schlechte Straßen. Ganz das Gegenteil ist der überarbeitete Zweiliter-Diesel im neuen 320d. Früher eher als Rabauke mit kernigem Klang arbeitend, gibt er sich nun akustisch und vibrationstechnisch sehr zurückhaltend. Ein toller Antrieb für die Langstrecke, weil er bei Bedarf viel Durchzugskraft bietet, ansonsten aber sparsam mit dem Kraftstoff umgeht. Dank mehrerer Reinigungssysteme ist er überdies vorbildlich sauber. Die Achtgang-Wandlerautomatik liefert wieder mal eine Vorstellung ohne Fehl und Tadel ab, sie schaltet zügig, weich und praktisch immer im richtigen Moment in den passenden Gang - die Schaltpaddel am Lenkrad sind eigentlich kaum nötig. Freude am Fahren, das schafft BMW mit dem neuen 320d in jedem Fall. Einzig der Preis trübt die Freude, denn 48.700 Euro sind erst der Grundpreis, der Testwagen liegt über 65.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Giulia, Audi A4, Jaguar XE, Mercedes C-Klasse, VW Passat.

- + perfektes Automatikgetriebe, flotte Fahrleistungen, angemessener Verbrauch, sehr geringer Schadstoffausstoß, viele Assistenz- und Sicherheitssysteme lieferbar
- hoher Kaufpreis, teure Extras, angesichts der Fahrzeuggröße mäßiges Platzangebot, zu straffe Federung (adaptives M Fahrwerk)

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,2

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,4
	Transport	3,7
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,6

EcoTest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

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

3,5 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,1 l/100 km an, ergibt sich trotz des serienmäßig sehr kleinen Tanks von 40 Litern eine theoretische Reichweite von etwa 780 km - gegen Aufpreis erhält man einen 59 Liter großen Tank (im Testwagen), dann liegt die Reichweite bei rund 1.155 km. Der 320d hat serienmäßig einen AdBlue-Tank mit 10,4 Liter 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 460 kg – das sollte für vier Leute samt Gepäck gut ausreichen. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er

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 um die Parksensoren vorn und hinten und die Kameras rund um das Auto, um beim Rangieren nicht anzuecken. Die Sensoren an Front und Heck gibt es serienmäßig, sie lassen sich um einen Einparkassistenten erweitern. Zudem verfügen die Abstandswarner über eine Notbremsfunktion, die beim Rückwärtseinparken bei Schrittgeschwindigkeit Kollisionen mit einem Hindernis verhindern kann. Optional verfügbar sind darüber hinaus die Rückfahrkamera und das erweiterte System zur Rundumsicht durch insgesamt vier Kameras. Die Rundumsicht liegt nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt vor allem nach hinten Sichteinschränkungen durch die 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.

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.

immerhin bis zu 1,6 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern) - ein ausgewiesener Zugwagen ist der 320d trotz Heckantrieb damit eher nicht; selbst die Allradvariante mit diesem Motor darf nicht mehr ziehen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem Abschleppservice behelfen - außer man hat das optionale Reifenreparaturset, das oft nicht viel weiterhilft, oder die optionalen Runflat-Reifen an Bord, die eine eingeschränkte Weiterfahrt mit begrenzter Reichweite (ca. 100 km) erlauben. Bordwerkzeug oder Wagenheber sind nicht erhältlich. Mit 4,71 m Länge ist die 3er Limousine für die Stadt fast schon etwas groß, auch die Breite mit 2,08 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist nicht so praktisch. Der Wendekreis liegt bei 11,4 m.



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

⊕ 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 eigenständig zurückfährt. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, der den Blick nach schräg hinten vereinfacht. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab, für den linken Außenspiegel kostet diese Funktion Aufpreis. Serienmäßig wiederum sind die Rückleuchten mit LED-Technik.

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

2,8 Ein-/Ausstieg

Der 3er-BMW ist für gelenkige Menschen ausgelegt - denn besonders leicht fällt das Ein- und Aussteigen nicht, weil sich die Sitzflächen allesamt recht niedrig über der Straße befinden (Fahrsitz nur 37 cm über der Straße, wenn ganz nach unten eingestellt); immerhin fallen die Türausschnitte nicht zu klein aus. Bei den hinteren Plätzen behindert der eingeschränkte Platz im Fußbereich durch die voluminösen Schweller. Die Türen sind recht kompakt, der seitliche Platzbedarf zum Öffnen damit moderat. Die Türhalter haben vorn drei, hinten leider nur zwei Rasten, die Türen werden darin angemessen festgehalten und fallen so auch an Steigungen nicht gleich auf oder zu. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die

2,8 Kofferraum-Volumen

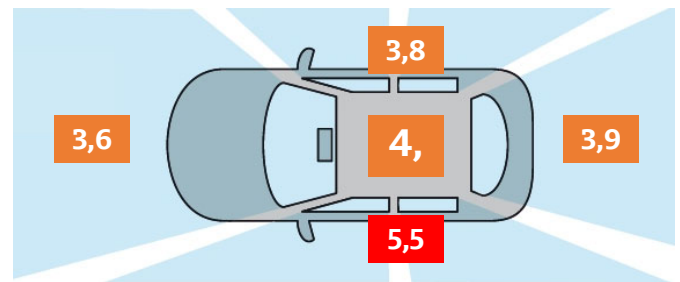
Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 405 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um, lassen sich bis 725 Liter verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben. Mit dem Keyless-System funktioniert das auch mittels Fußschwenk unter das Heck. Die Ladekante liegt angemessene 67 cm über der Straße, innen ist die Stufe 16 cm hoch. Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei klassischen Limousinen recht klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder gar nicht einladen. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht kein wirklich ebener Ladeboden, eine "Stufe" zu den Lehnen hin besteht

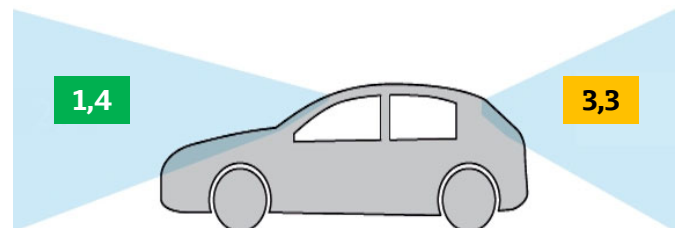
Rundumsicht

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.



Umfeldbeleuchtung (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 lässt sich eine Manipulation sicher unterbinden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless



Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum gegenüber dem Vorgänger immerhin um 30 l gewachsen.

schon im Bereich des Kofferraums und die Lehnen selbst steigen leicht an.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Im Rahmen seiner Möglichkeiten bietet der neue 3er-BMW 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 und flachlegen. Das alles gelingt leichtgängig, nur für das

⊖ 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.

Zurückklappen benötigt man etwas Kraft. Die Zahl der Verstaue- und Fixiermöglichkeiten ist etwas dürftig, es gibt je ein Netz links und rechts sowie vier Ösen zur Ladegutfixierung. Taschenhaken fehlen allerdings und ein Fach unter dem Kofferraumboden ist ebenso wenig vorhanden.

2,2 INNENRAUM

1,8 Bedienung

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

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

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im 3er kann man Radiosender serienmäßig per FM/AM-Radio empfangen (inkl. Doppeltuner für besseren Empfang), gegen Aufpreis aber auch digitale Radiosender genießen. Ebenso serienmäßig lässt sich Musik per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto bringen. Einen CD-Player gibt es aber nur gegen Mehrpreis, man muss die Vorbereitung ab Werk bestellen und kann das Gerät dann über das Zubehör-programm 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

an - da ein solches Display weit mehr Möglichkeiten bietet, wird es in Zukunft vielleicht weitere Optionen geben. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die elektrischen Fensterheber



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.

verfügen über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze mit elektrischer Einstellung geordert werden.

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 einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken - teils serienmäßig, teils gegen Aufpreis. Android Auto ist nicht erhältlich, Apple CarPlay jedoch schon, und das sogar auch drahtlos angebunden. Allerdings gibt es die Funktion nur ein

Jahr im Paket "BMW Live Cockpit ConnectedDrive" kostenfrei, eine längere Nutzung muss über den BMW ConnectedDrive Store gebucht werden. Kein anderer Hersteller hat derzeit ein derart teures CarPlay-Abo-Modell im Angebot. Serienmäßig dagegen ist die Funktion BMW Apps. Hier kann man viele kompatible Apps

2,4 Raumangebot vorn

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

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 m-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 und die breiten C-Säulen sowie den dunklen Dachhimmel fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingengt.

2,9 Innenraum-Variabilität

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

2,3 KOMFORT

2,7 Federung

Neben dem Standardfahrwerk wird für den 3er 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 "deutliche Spreizung" zwischen den beiden Modi ist in benannter Deutlichkeit nicht wirklich zu spüren. Dass der 320d 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, sie sind stets gut informiert

2,3 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

des via Bluetooth verbundenen iPhones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

nicht besonders üppig. Das Raumgefühl fällt zufriedenstellend aus, etwas einengend wirken aber die schmalen Fensterflächen und der dunkle Dachhimmel.



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

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

über die Straßenbeschaffenheit. Hier unterscheidet sich der neue 3er deutlich von seinem Vorgänger, der sich noch mehr um Komfort gekümmert hat. Außerorts federt der 3er etwas motivierter die Unebenheiten 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 klarer auf Dynamik, eventuell ist man dabei aber etwas über das Ziel hinausgeschossen, weil nicht jeder 3er-Liebhaber gleich als Rennfahrer des Alltags unterwegs sein will.

(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 Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht wie bei manchen anderen Modellen

des Münchner Autobauers in Länge oder Höhe einstellen. Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorne zu; die äußeren Sitze sind aber recht bequem, weil sie ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert sind, die Neigung der Lehne lässt sich aber nicht einstellen.

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

2,4 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 66,4 dB(A) - das ist ein gutes

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

1,5 Klimatisierung

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

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

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter Dieselmotor leistet im 320d dank Turboaufladung 190 PS und ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Trotz über 1,6 Tonnen Leergewicht setzt er damit den 3er flott in Fahrt. BMW verspricht 6,8 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von 240 km/h. Gemessene 4,3 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein sehr guter Wert, so können beispielsweise Überholmanöver auf der Landstraße zügig und sicher umgesetzt werden. Das für schnelles

Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 0,9 Sekunden. Der 320d kann mit seinem gut ansprechenden Motor und der nachhaltigen Kraftentfaltung eine Menge Fahrspaß bieten.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

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

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

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu, im BMW ist sie optimal auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge ist beeindruckend, praktisch ruckfrei in jeder Lebenslage geht der Wandlerautomat zu Werke. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad eigentlich nie nötig wäre - bei der Option Sportautomatik 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 Motor bei 130 km/h mit rund 1.900 1/min. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit der Automatik problemlos.

2,1 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 320d 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 320d 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 2,3 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit beim Rangieren in Grenzen.

2,3 Bremse

⊕ Die Bremse des 320d lässt sich gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die Bremswege fallen mit durchschnittlich 34,5 m aus 100 km/h bis zum Stillstand kurz aus. Die Bremsanlage ist

standfest ausgelegt und kommt so auch höheren Beanspruchungen einwandfrei zurecht.

1,7 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























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

Auch bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahn-markierungen. 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 aufpreis-pflichtige 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.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Ergebnis eines ADAC Crashtests nach Euro NCAP Norm steht für den neuen 3er BMW noch nicht fest. BMW wendet allgemein einen hohen Entwicklungsaufwand für die Sicherheit auf, daher ist mit einem guten bis sehr guten Ergebnis zu rechnen. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,90 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,80 m Körpergröße ausziehen, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel so gering, dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall

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	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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

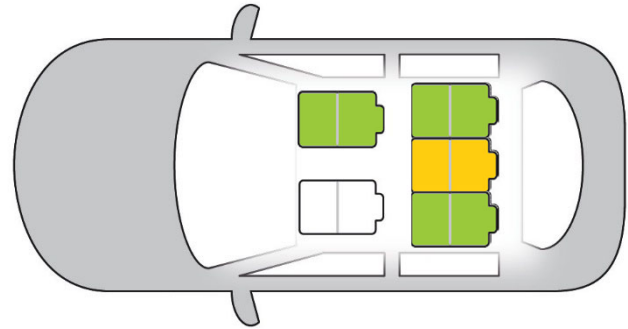
Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Das Ergebnis aus dem ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm fehlt auch noch für die Kindersicherheit. Im allgemeinen ist BMW aber auch in diesem Bereich insgesamt gut aufgestellt. 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. Für hohe Kindersitze hinderlich können die nicht abnehmbaren hinteren Kopfstützen sein - es empfiehlt sich vor dem Kauf zu prüfen, ob der gewünschte Sitz im Auto ausreichend Platz findet. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber verfügen 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)

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

2,6 Fußgängerschutz

Für den neuen 3er steht ein Crashtestergebnis nach Euro NCAP Norm für den Bereich Fußgängerschutz noch aus. 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-Notbremsassistenten mit

2,0 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest kommt der 320d mit Automatikgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,1 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 161 g/km, wofür der Münchner 30 Punkte erhält. Der Verbrauch ist angesichts der Leistung und der Größe des Autos wirklich gut, selbst absolut gesehen gibt es wenig zu meckern. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauf-funktion, je nach Situation versetzt es den Motor in den Leerlauf und lässt das Auto damit weiter rollen; wer das geschickt einsetzt, kann mit der Limousine sehr sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,4 l, außerorts bei 4,5 l und auf der Auto-bahn bei 5,8 l Diesel alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der 320d ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert. Bei den Ecotest-Messungen zeigt er sich vor-bildlich sauber, alle Grenzwerte werden weit unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Die Stickoxid-Emissionen liegen nicht mal bei einem Viertel des Grenzwerts. Dank effektivem Partikelfilter sind Partikelemissionen teilweise kaum noch messbar, deren Anzahl bewegt sich dann im Bereich von einem Tausendstel des Grenzwerts. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind

Verbrauch

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

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

verdient, und das nicht mal knapp. Zusammen mit den 30 Zählern aus dem CO2-Bereich erzielt der 320d 80 Punkte und somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoff-emissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von BMW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

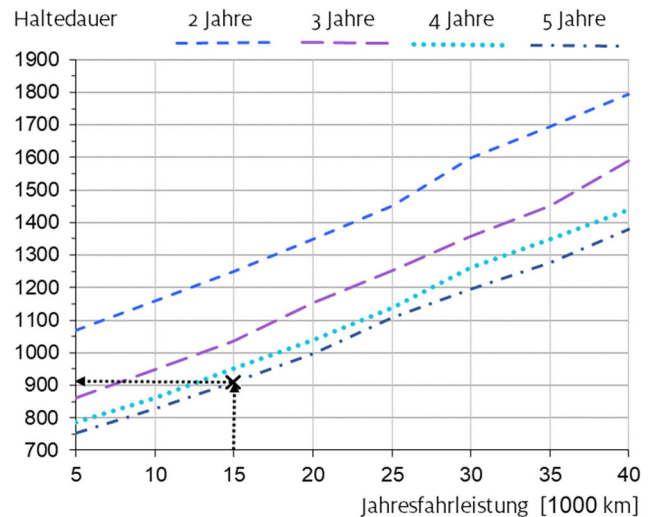
3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der 320d mit Automatik und in der Ausstattungslinie M Sport nur zufriedenstellend ab. Der Grundpreis ist mit 48.700 Euro ziemlich hoch. Es sind zwar für BMW-Verhältnisse viele Ausstattungen schon an Bord - in dieser Klasse wird jedoch ein gehobener Funktionsumfang erwartet, so dass durchaus noch ein fünfstelliger Betrag aufzuschlagen ist. Im Test-Modell Serie sind u.a. die 3-Zonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Parksensoren, Sportsitze, 18 Zoll Räder und die variable Sportlenkung inklusive M Sportfahrwerk. Sogar ConnectedDrive und Remote Services kann man drei Jahre kostenfrei nutzen. Ein paar Assistenzsysteme sind ebenso an Bord, sie lassen sich aber gegen entsprechenden Obolus für Premiumansprüche standesgemäß erweitern. Der gut ausgestaffierte Testwagen kommt auf knapp 66.000 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 282 Euro (auf Basis WLTP-CO₂-Wert). Die Haftpflicht-Einstufung ist noch im Rahmen, Vollkasko und Teilkasko aber ungünstig hoch - die Versicherung kommt daher überdurchschnittlich teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 910 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	320i Steptronic	330i Steptronic	330e Steptronic	318d	320d	330d Steptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	190 (258)	215 (292)	110 (150)	140 (190)	195 (265)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1350	400/1550	420/n.b.	320/1500	400/1750	580/1750
0-100 km/h [s]	7,1	5,8	5,9	8,4	7,1	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	250	230	226	240	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 SP	6,7 SP	1,4 SP	4,7 D	4,9 D	5,7 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	124	132	37	113	116	130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/25/26	17/26/28	17/26/28	19/26/27	19/26/27	19/27/29
Steuer pro Jahr [Euro]	140	152	40	246	256	395
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	821	889	867	771	796	933
Preis [Euro]	39.950	44.750	51.550	37.850	40.450	49.450

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-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP), SCR-Kat, NOx-Speicherkat, DPf	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,4/4,3 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	141/113 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,22 m²/0,23
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF 225/45 ZR 18/ RF 255/40 ZR 18
Länge/Breite/Höhe	4.709/1.827/1.442 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530/555 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, München

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 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	225/45 R18 95Y/255/40 R18 99Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato P7
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/4,5/5,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	134 g/km (WTW* 161 g/km)
Reichweite	780 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.625/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/725/725 l

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

Betriebskosten	117 Euro	Werkstattkosten	108 Euro
Fixkosten	160 Euro	Wertverlust	525 Euro
Monatliche Gesamtkosten	910 Euro		
Steuer pro Jahr	282 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/27		
Basispreis 320d M Sport Steptronic	48.700 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.01.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.900 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.206 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 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/1.990 Euro
Abbiege-/Kurvenlicht	990 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	160 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/440 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	550 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	550 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	980 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	590 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	ab 890 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/310 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)

2,0

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Juli 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer