

BMW 330i

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse mit 190 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Der neue 3er - noch dynamischer, noch perfekter, in der Größe erfreulicher Weise nur wenig gewachsen. Er hat jetzt serienmäßig "pannensichere" Reifen. Der neue Drei-Liter-Sechszylinder Motor überzeugt vollends, er tritt mächtig an und sorgt so für überragende Fahrleistungen. Dabei läuft er seidenweich wie eine Turbine und verbraucht dabei nicht übermäßig. Serienmäßig ist das bestens abgestufte Sechsgang-Schaltgetriebe, eine Automatik kostet 2050 €. Fazit: Reinrassiger Sportwagen im Limousinenkleid, für die vierköpfige Familie mit höchsten Qualitätsansprüchen. Der Preis: ab 35.900 €. Konkurrenten: Audi A4, Jaguar X-Type, Mercedes C-Klasse.

- + sehr gute Verarbeitung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + sehr gute Sportsitze (Aufpreis)
- + niedriges Innengeräusch
- + sehr kräftiger, laufruher Motor
- + besonders gute Kurvenlage
- + großes Händlernetz
- hinten unübersichtlich
- kleine Kofferraumöffnung
- schlechte Spurhaltung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,7

Der Wagen ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet. Mit diesen kann bei Druckverlust aus einer Gefahrensituation weitergefahren werden. Ein Reserverad gibt es aber nicht.

- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist jetzt noch verwindungssteifer, Spaltabstände an Türen und Klappen sind gleichmäßig und schmal. Der geschlossene Unterboden ist glattflächig, das reduziert die Geräusche nach außen und verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung.
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren. Die Stoßfänger sind lackiert und deshalb kratzempfindlich.

Übersichtlichkeit

Note: 3,5

- + Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer und dynamische Kurvenlichter erhältlich.
- Das Heck ist unübersichtlich, so sind die optional erhältlichen Einparkensoren fast schon ein Muss. Nicht verständlich: Vorne



Das adaptive Kurvenlicht im Vergleich zum Standardlicht.

funktionieren sie erst, nachdem vorher rückwärts gefahren wurde. Beim Blick nach schräg hinten stört der breite rechte Fensterpfosten in Kombination mit der nicht wegklappbaren rechten Rücksitz-Kopfstütze. Die Außenspiegel sind klein.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

Vorn ist der Ein- und Ausstieg noch passabel, mit Sportsitzen (Aufpreis) durch die hochgezogenen Seitenwulste etwas schlechter.

- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ent- und verriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Hinten ist der Ausstieg durch die hochgezogenen seitlichen Polster unbequem. Die Türaufhalter sind recht schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

Der Kofferraum ist mit 405 l um 10 l größer als beim Vorgängermodell. Unter der Bodenplatte befindet sich weiterer Stauraum.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,2

- + Der weitgehend glattflächige Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Nach dem Losfahren sperrt er sich automatisch ab.
- Die Zugänglichkeit ist wegen der kleinen Öffnung schlecht. Beim Schließen der Kofferraumklappe verschmutzt man sich die Finger, weil sie zugeedrückt werden muss.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Gegen Aufpreis ist eine asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne erhältlich, die sich schnell und unkompliziert umklappen lässt. Außerdem ist dann ein Skisack vorhanden.
- Der Skisack ist in der Handhabung recht unpraktisch. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer - die kosten extra.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 2,4

- + Schalter, Hebel und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Die großen Rundinstrumente sind vorbildlich gestaltet, nur wenn das etwas flach angeordnete Lenkrad ganz tief gestellt ist, sind die oberen Zahlen verdeckt. Die Fensterheber haben Tippkontakt. Die Audioanlage ist serienmäßig, ebenso der Bordcomputer, der u.a.

über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Das einfach einstellbare Navigationssystem kostet Aufpreis, ist aber nur mit "i-drive" zu haben. In Armaturenbrettmitte befindet sich ein großes, übersichtliches Display. Neu beim 3er: Der Tempomat mit automatischer Abstandsanpassung, der für entspannteres Fahren sorgen soll. (Das Regelsystem arbeitet aber nicht immer zuverlässig). Ein Spannungswächter achtet darauf, dass sich die Batterie bei abgeschaltetem Motor nicht zu sehr entlädt. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten.

- Das Starten des Motors per separatem Druckknopf ist umständlich, auch findet man den Schlitz zum Einstecken des "Schlüssels" bei Dunkelheit schlecht. Mit dem "i-drive" sind zum Teil die einfachsten Funktionen umständlich zu bewerkstelligen. So lässt sich z.B. unerwünschter Verkehrsfunk nicht schnell wegdrücken. Es fehlt eine Kontrolle für das Fahrlicht. Das ist besonders unangenehm, wenn die Lichtautomatik aktiviert ist, und der Fahrer nicht erkennen kann, ob er das Licht ein- oder ausgeschaltet hat. Auch ist keine Anzeige für die Kühlwassertemperatur vorhanden. Besonders hinten fehlt es an Ablagen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



Die neue BMW-Designlinie hat jetzt auch in der 3-er Reihe Einzug gehalten.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Vorn sitzt man geräumig, bei großer Innenbreite und Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 1,95 m große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,0

Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rücksitzbank haben Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe Platz, ohne mit dem Kopf oder den Knien anzustoßen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Insassen zurückgeschoben). Hinten in der Mitte sind für eine dritte Person die Platzverhältnisse aber sehr beengt.

Komfort

Note 1,9

Federungskomfort

Note: 2,1

- + Das Fahrwerk ist bereits in der serienmäßigen Version sehr straff abgestimmt (gegen Aufpreis ist eine noch straffere Abstimmung erhältlich). So werden die Unebenheiten der Straße sportwagen-ähnlich, aber meist bei einem gewissen Restkomfort abgefedert. Der reicht meist aus, denn nur bei größeren Unebenheiten werden die Insassen stärker in die Sitze gestaut. Angenehm sind die geringen Relativbewegungen der Karosserie.

Sitzkomfort

Note: 1,7

- + Die straff gefederten Sitze sorgen für hohen Sitzkomfort, sind sehr gut geformt und bieten festen Halt im Rücken. Auch der Seitenhalt in Kurven ist sehr gut. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und (gegen Aufpreis) in der Neigung einstellen, auch kann die Länge der Sitzfläche individuell angepasst werden. Für alle Insassen sind Haltegriffe vorhanden.
- Hinten sitzen Erwachsene unbequem, weil die Sitzfläche zu nah am Boden bzw. zu wenig nach hinten geneigt ist.

Innengeräusch

Note: 1,1

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo niedrig und unaufdringlich, der Motor ist stets leise und auch von Windgeräuschen ist nur wenig zu hören.

Klimatisierung

Note: 2,2

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Heizung ist kräftig, bereits nach kurzer Fahrzeit ist die Luft im Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt. Eine Klimaanlage und ein Feinfilter (gut für Allergiker) sind serienmäßig.

Motor/Antrieb

Note 1,1

Fahrleistungen*

Note: 1,1

- + Der drehfreudige Motor reagiert spontan aufs Gas. Er ist sehr stark, zieht auch aus niedriger Drehzahl gut durch und sorgt so für überlegene Fahrleistungen.

Laufruhe

Note: 1,0

- + Dabei läuft er seidenweich wie eine Turbine, selbst wenn sich die Nadel des Drehzahlmessers dem roten Bereich nähert.

Schaltung

Note: 1,0

- + Die Gänge sind sehr präzise geführt und lassen sich mit wenig Kraft wechseln.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Sechsgang-Getriebe ist sehr gut abgestuft - beim Beschleunigen passen die Anschlüsse, denn bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht ein passender Gang zur Verfügung.

Fahreigenschaften

Note 1,6

Fahrstabilität

Note: 2,1

- + Der BMW vermittelt bei jedem Tempo ein sehr sicheres Fahrgefühl, nicht zuletzt durch die stramme Lenkung. In kritischen Situationen, z. B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, hilft das elektronische Stabilitätssystem (DSC) dem Fahrer zuverlässig Schleudern zu unterdrücken. Dieses System hilft auch, dass die Antriebsräder bei weniger griffigem Untergrund nicht so schnell durchrutschen. Die serienmäßigen Runflat-Reifen sorgen dafür, dass der Wagen bei plötzlichem Druckverlust den Kurs weitgehend beibehält und mit max. 80 km/h noch einige 100 km weiter gefahren werden kann. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig.
- Störend ist jedoch das äußerst starke Nachlaufen von Unebenheiten, das besonders auf Landstraßen auftritt. Dadurch muss der Fahrer oft korrigieren und gelenken.

Kurvenverhalten

Note: 1,2

- + Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd, für jedermann gutmütig. Dabei sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich, ohne dass das Fahrzeug Anstalten macht, den eingeschlagenen Kurs zu verlassen. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift auch hier das DSC ein, um Schleudern zu verhindern.

Handlichkeit

Note: 2,4

- + Die Lenkung ist verhältnismäßig direkt, was der Handlichkeit zu Gute kommt. Dank des sehr kleinen Wendekreises kann selbst auf engstem Raum mühelos rangiert werden.

Lenkung

Note: 1,0

- + Die sportlich-direkte Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo schnell an. Sie ist sehr zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Gegen Aufpreis gibt es die Aktivlenkung, die noch spontaner anspricht und bei langsamem Tempo direkter ist.

Sicherheit

Note 1,8

Bremsen

Note: 1,9

- + Die Bremsen sind sehr gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h werden bis zum Stillstand 39 m benötigt (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht besonders spontan an und ist sehr fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft bei einer Notbremsung bestmöglich zu bremsen.

Gestaltung

Note: 2,6

- + An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Die hellen LED-Rückleuchten sprechen beim Bremsen besonders schnell an. Bei Gefahrenbremsung vergrößert sich das Leuchtfeld.
- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) ist das Ergebnis schwach: Nur einer von vier möglichen Sternen. Es sind weder

Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Wenn der Fahrer versehentlich mit der Fernbedienung die Türen verriegelt, ist für die Insassen kein Aussteigen mehr möglich.

Rückhaltesysteme

Note: 1,1

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der BMW 3er die höchsten Punktzahlen. Das bedeuten alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Die Kopfstützen haben geringen horizontalen Abstand zum Kopf und können so optimal wirken. Vorn sind sie für Personen bis ca. 1,85 m Größe hoch genug ausziehbar. Hinten reicht die Höhe für die vom Platzangebot größtmöglichen Mitfahrer. Die oberen Gurt-Umlenkpunkte passen sich automatisch in der Höhe an.

Kinder

Note: 2,2

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Iso-fix-System. Gegen Aufpreis sind auf dem Beifahrersitz die Airbags mit einem Schalter deaktivierbar. Nur dann ist das Befestigen einer Babyschale erlaubt. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Der Platz hinten in der Mitte ist wegen ungünstiger Form und zu langem Gurtschloss für Kindersitze weniger gut geeignet.

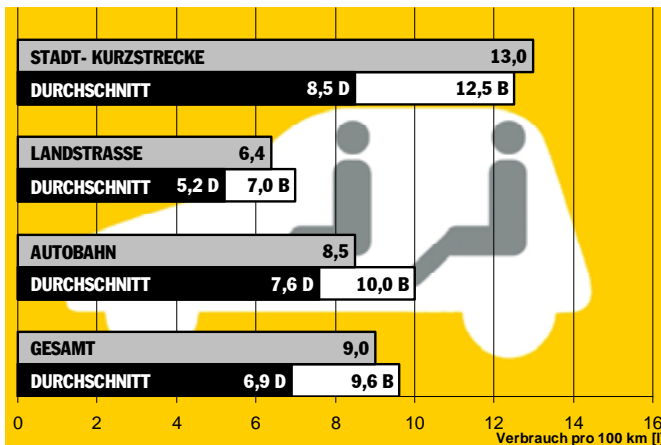
Verbrauch/Umwelt **Note 3,1**

Verbrauch*

Note: 3,9

Außerorts liegt der Verbrauch bei 6,4 l und auf der Autobahn bei 8,5 l SuperPlus auf 100 km. Zusammen mit dem Innerortswert errechnen sich im Durchschnitt 9,0 l SuperPlus.

- Innerorts liegt der Verbrauch bei 13,0 l SuperPlus auf 100 km.



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

Abgas

Note: 2,3

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,4

Betriebskosten*

Note: 4,1

- Die Betriebskosten sind hoch. Gründe sind der etwas erhöhte Verbrauch und die Vorgabe, dass teures SuperPlus getankt werden muss.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 5,5

- + Der BMW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein Service fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Es kommen durchwegs langlebige Wartungs- und Verschleißteile zum Einsatz.
- Durch die hohe Leistung und üppige Bereifung muß mit verhältnismäßig hohen Kosten für Reifenersatz gerechnet werden. BMW gewährt immer noch keine Herstellergarantie. Die Werkstattstundenpreise sind hoch.

Wertstabilität*

Note: 3,2

Die Wertstabilität ist durchschnittlich.

Kosten für Neuanschaffung*

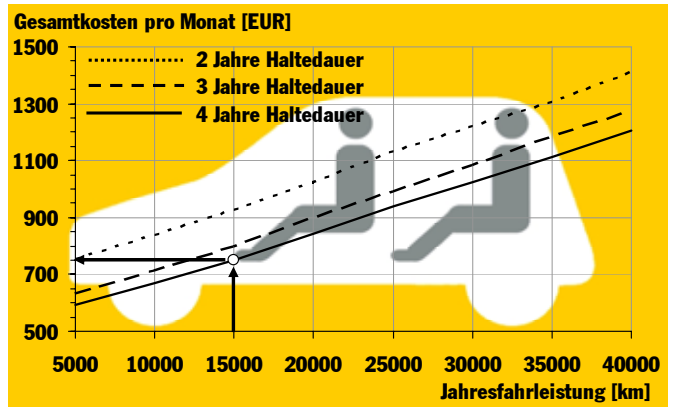
Note: 4,4

- Der Anschaffungspreis beim Neukauf ist ziemlich hoch.

Fixkosten*

Note: 3,4

Die Versicherungskosten liegen noch im durchschnittlichen Rahmen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 748 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318i	320i	325i	330i	320d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	6/2497	6/2996	4/1995
Leistung [kW(PS)]	95(129)	110(150)	160(218)	190(258)	120(163)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	180/3250	200/3600	250/2750	300/2500	340/2000
0-100 km/h[s]	n.b.	9,0	7,0	6,3	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	n.b.	220	245	250	225
Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	7,9SP	8,9SP	9,0SP	6,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	16/16/20	16/19/21	17/22/21	16/19/24
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	553	652	748	545
Grundpreis[Euro]	25300	27100	31900	35900	30230

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpflicht
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2996 ccm
Leistung	190 kW (258 PS)
bei	6600 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,45 m/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	7,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	9,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	13,0/6,4/8,5 l
CO ₂ -Ausstoß	205 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	53/61/65 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4520 mm/1817 mm/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1540 kg/430 kg
Kofferraumvolumen	405 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	665 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	160 Euro
Monatliche Werkstattkosten	79 Euro
Monatliche Fixkosten	127 Euro
Monatlicher Wertverlust	382 Euro
Monatliche Gesamtkosten	748 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/21
Grundpreis	35900 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1700 Euro°
Automatikgetriebe	2050 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	400 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (700 € auch vorn)	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	840 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	160 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/750 Euro
Navigationssystem	2250 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (mit Skisack)	340 Euro°
Sitzbezüge, Leder	2080 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°
Skisack/Durchladeluke (mit Klapprückbank)	340 Euro°

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend (mit Innenspiegel)	480 Euro°
Lackierung Metallic	700 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (bei Xenon Serie)	260 Euro°
Schiebe-Hubdach	950 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)	2,1
Karosserie/Kofferraum	2,9
Verarbeitung/Handhabung	1,7
Übersichtlichkeit	3,5
Ein-/Ausstieg	3,3
Kofferraum-Volumen*	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	2,5
Bedienung	2,4
Raumangebot-vorn*	2,0
Raumangebot-hinten*	3,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,9
Federung	2,1
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,1
Klimatisierung	2,2
Motor/Antrieb	1,1
Fahrleistungen*	1,1
Laufruhe	1,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,6
Fahrstabilität	2,1
Kurvenverhalten	1,2
Handlichkeit	2,4
Lenkung	1,0
Sicherheit	1,8
Bremsen	1,9
Gestaltung	2,6
Rückhaltesysteme	1,1
Kinder	2,2
Umwelt	3,1
Verbrauch*	3,9
Schadstoffe	2,3
Wirtschaftlichkeit*	4,4
Betriebskosten*	4,1
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	3,2
Kosten für Neuanschaffung*	4,4
Fixkosten*	3,4

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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