

Testnotizen zum BMW 320d mit 130 kW/177 PS

Im Test vom 4. bis zum 18. Mai 2009.
Kennzeichen: M – EP 4613

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Neumarkter Straße 18
81673 München
Tel. 0 89 / 43 72 -22 69, Fax: -22 07
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der Fahrer kann von seinem **höhenverstellbaren Fahrersitz** aus die neuerdings stärker konturierte **Motorhaube gut einsehen**. Das ist bei neuen Pkw selten geworden. Das Heck dagegen sieht man so wenig wie bei allen anderen zeitgenössischen Limousinen. Die **C-Säule** ist deutlich **schlanker als bei einem VW Golf VI**. Die **Außenspiegel** bieten ein gutes Sichtfeld. Beide sind asphärisch gekrümmt, um den toten Winkel zu verringern. Die Sicht zur Seite ist in Ordnung. Vogel-Zusatzspiegel lassen sich einwandfrei montieren. Es passen beispielsweise die für den aktuellen Opel Astra.

Der Testwagen hatte **Xenon-Scheinwerfer mit aktivem Kurvenlicht**, das Kurven sehr gut ausleuchtet. Tagsüber verfügt der 320d dann über ein **Tagfahrlicht** in Form dekorativer Ringe, die man auch vom 1er her kennt. Wenn man den Drehschalter für das Licht auf Automatik stellt, brennt tagsüber das Tagfahrlicht. Bei der Einfahrt in eine Unterführung und früh genug in der Dämmerung werden automatisch die Xenon-Scheinwerfer eingeschaltet. Außerdem umfasst die Automatik ein **automatisches Auf- und Abblenden**, das beim BMW 320d gut funktioniert und im Gegensatz zur Fernlicht-Automatik des Opel Insignia nie zum Aufblenden auf der Autobahn-Gegenfahrbahn entgegenkommender Lkw führte.

Den **Kofferraumdeckel** kann man an Innen-Griffschalen gut zuwerfen. Der Kofferraum ist tief und gut geschnitten, man muss beim Beladen aber eine deutliche Ladekante überwinden. Wegen der Runflat-Bereifung hat der 3er kein Reserverad unter dem Kofferraumboden, dafür aber eine Ablage.

Innenraum

Der Testwagen hatte **Ledersitze mit voll elektrischer Sitzverstellung** einschließlich einstellbarer Seitenwangen. Damit findet praktisch jeder Fahrer eine für ihn bequeme Sitzposition. Der Seitenhalt ist gut und passt zum sportlichen Auftritt des 320d. Auch die Lendenwirbelstütze ließ sich elektrisch vielfältig einstellen. Große Fahrer werden die von Hand **nach vorn ausziehbare Verlängerung des Sitzkissens** schätzen, die auch der Beifahrer hat.

Die **Armaturen** lassen sich bestens ablesen. Die Lenkstockhebel fühlen sich gut an. Auf der linken Seite des Lenkrads verwechselt man leicht den zusätzlichen Lenkstockhebel für den Geschwindigkeitsregler mit dem darüber liegenden Blinkerhebel. Umsteiger geben öfter die Lichthupe, anstatt die Geschwindigkeit zu senken, was man ebenfalls durch Heranziehen des unteren Hebels erledigt. Für die

Bedienung des Geschwindigkeitsreglers gibt es inzwischen verwechslungsfreie und besser einsehbare Bedienungen über Tasten im Lenkrad.

Gewöhnungsbedürftig ist auch die **Intervallschaltung des Scheibenwischers**. Während man den Wischer dauerhaft und für einen einzigen Wischvorgang mit dem Hebel betätigt, muss man das Intervall mit einer Taste außen am Hebel aktivieren und in zwei Stufen mit einem Rad am Hebel regulieren. Das ist äußerst umständlich.

Ablagen zählen nicht zu den stärksten Seiten des neuen 3er. Die Türablagen sind schmal. Darin kann man nicht einmal eine 0,5-l-PET-Flasche so unterbringen, dass man leicht auf sie zugreifen kann. Eine Ablage für ein Handy oder ein Funkgerät bietet das Cockpit nicht. **Zwei Becherhalter** lassen sich im Beifahrer-Bereich aus der Armaturentafel ausklappen. Der linke Halter stört große Beifahrer, wenn sie sie nach hinten umdrehen möchten. Eine 0,5-l-PET-Flasche kann man darin zwar abstellen, aber im ersten Kreisverkehr fliegt sie aus der Kurve. An den Hartschalen-Lehnen der Vordersitze hatte der Testwagen Netze. Sie sind aber so knapp bespannt, dass man Magazine et cetera nur schwer darin unterbringen kann. Im **Handschuhfach** passten die DIN A5-Unterlagen zum Fahrzeug nicht mehr neben die Bedienungsanleitung.

Der Testwagen hatte ein **fest eingebautes Navigationssystem** mit einem auch bei seitlicher Sonneneinstrahlung gut ablesbaren Bildschirm oberhalb der Mittelkonsole. Angenehm ist die **Spracherkennung**, die wie bei Mercedes-Benz auch ganze Worte und sogar ganze Zahlen erkennt und das recht zuverlässig erledigt. Falls sie einen nuschelnden Fahrer nicht versteht, kann man ein Ziel auch ganz gewöhnlich über den **Dreh-Drücksteller des i-drive** zwischen den Vordersitzen eingeben. Mit Hilfe der um den zentralen Dreh-Drücksteller herum angeordneten Menütasten findet man sich eigentlich gut zurecht, zumal es eine „Back“-Taste gibt, mit der man jeweils wieder einen Schritt zurück kommt.

Motor und Antriebsstrang

Der Motor ist **gut gedämmt**. Er wirkt aber **bei Drehzahlen unter 1.500/min brummig**. Folgerichtig zeigt die **sehr kleine Schaltanzeige** im zentralen Display zwischen Tacho und Drehzahlmesser auch ab dieser Drehzahl an, dass man herunterschalten sollte. Innerorts ist der vierte Gang angesagt, im dritten kommt man bei Tempo 30 fast schon an die „Brumm-Grenze“. Den sechsten Gang sollte man – wie es auch die Schaltanzeige nahelegt – erst ab 80 km/h einlegen. Wenn man auf Landstraßen hinter einem Lkw herfährt, kommt es häufig vor, dass man immer wieder in den fünften Gang zurückschalten muss, weil der Motor sonst zu brummen beginnt.

Ab 1.500/min aufwärts läuft der Vierzylinder schön weich und dreht munter hoch – im zweiten Gang müssen die Fahrschüler Acht geben, um beim unbedachten Gasgeben nicht den Turbolader zu rasch zu beflügeln. Für Überholmanöver bietet der 320d mit 130 kW **genügend Kraftreserven**. Auf der Autobahn kann man ab Tempo 80 mühelos im sechsten Gang beschleunigen. Bei der **Motorradbegleitung** machen sich aber die auf Autobahnen angenehm Drehzahl-senkenden langen Übersetzungen der Gänge fünf und sechs in Form eingeschränkter Elastizität bemerkbar. Der 320d will fleißig geschaltet werden, was auch Spaß macht.

Die **Kupplung** ist etwas schwergängig, aber gut dosierbar. Rangieren mit Standgas ist im ersten und im Rückwärtsgang möglich. Der **Rückwärtsgang** lässt sich über eine Sperre nach vorn links gut einlegen, wenn man den dafür nötigen Schwung `raus hat. Die **Sechsgangschaltung** ist **sehr präzise**. Das Schaltgefühl ist allerdings etwas knochig-knorpelig – so spielerisch leicht und trotzdem exakt wie beim Golf VI TDI oder beim Renault Mégane II lassen sich die Gänge nicht wechseln.

Der BMW 320d hat **serienmäßig** die „**Auto Start Stop Funktion**“. Sobald der Motor warm ist und die Außentemperatur nicht unter 3 Grad Celsius liegt, schaltet er bei einem Stillstand ab, wenn man zuvor in den Leerlauf geschaltet und das Kupplungspedal wieder losgelassen hat. Der Motor startet wieder, sobald man das Kupplungspedal erneut drückt, um den Gang einzulegen. Bis der eingelegt ist, läuft der Motor schon wieder. Unter bestimmten Bedingungen startet der Motor auch, wenn man noch auf der Bremse steht und die Kupplung noch nicht getreten hat, beispielsweise bei zu stark entladener Batterie oder bei hohen Temperaturen, die die Klimaanlage nötig machen. Der Motor startet auch, wenn das Fahrzeug in einem Gefälle anrollt, weil der Fahrer von der Bremse gegangen ist. Sobald man das Fahrzeug verlässt, startet der Motor nicht mehr automatisch. Er kann dann nur mit dem Startknopf gestartet werden. Zu der wichtigen Frage, ab welcher Zeitdauer sich das Abstellen des Motors überhaupt lohnt, macht die Bedienungsanleitung keine Angabe.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen rollte auf Sommerreifen des Typs Michelin Pilot in der Dimension 205/55 R 16. Trotz der im 3er serienmäßigen **Bereifung mit Notlaufeigenschaften** ist das Fahrwerk zwar recht sportlich abgestimmt, rollt aber dennoch gut ab. Das macht sich bei langen Überland- und Autobahnfahrten sehr angenehm bemerkbar. Lediglich auf kurzen, harten Querfugen rollen Wettbewerber wie die C-Klasse noch etwas geschmeidiger ab. Einen **sehr guten Fahrbahnkontakt** vermittelt die **Servolenkung**.

Verbrauch

Auf insgesamt 4.840 Test-Kilometern verbrauchte der BMW 320d zwischen 4,8 Litern auf Landstraßen und 6,1 Litern bei zügiger Autobahnfahrt. Die niedrigsten Werte sind sogar niedriger als der Testverbrauch des BMW 118d mit demselben Basismotor, der weniger Leistung bietet. Der **Durchschnittsverbrauch des 320d betrug 5,5 Liter**, was für diese Leistungs- und Gewichtsklasse ein beachtlicher Wert ist.