

## Testnotizen zum BMW 320d EfficientDynamics Edition

Im Test vom 28. Juli bis zum 16. August 2011.  
Kennzeichen: M – AJ 4712

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund  
Springer Fachmedien München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

Die **Motorhaube** lässt sich gut einsehen. Die Sicht zur Seite und nach hinten über die Außenspiegel ist gut. Wie bei allen heutigen Stufenhecklimousinen **lässt sich das Heck nicht einsehen**, sodass man beim Einparken rückwärts hauptsächlich mit dem rechten Außenspiegel kalkulieren sollte.

Der **Kofferraum** bietet eine deutliche Ladekante, eine kurze Laderaumöffnung und einen unebenen Boden, was das Einladen großer Gegenstände erschwert. Mulden zum Zuwerfen gibt es links wie rechts.

Die **Einstiege vorn** sind wegen der stark geneigten A-Säule recht beschwerlich. Hinten machen sich die hohen Schweller bemerkbar, flankiert vom knappen Fußraum unter den Vordersitzen.

Die **Vogel-Zusatzspiegel** lassen sich einwandfrei auf den Serien-Außenspiegeln befestigen, ohne deren Verstellbereich zu beeinträchtigen, obwohl die Serienspiegel stark gekrümmte Gehäuse haben.

Der Testwagen hatte das empfehlenswerte **dynamische Kurvenlicht in Verbindung mit Xenon-Scheinwerfern**. Wer den separaten Drehschalter für die Lichtfunktionen links vom Lenkrad in die Automatik-Stellung bringt, fährt tagsüber mit LED-Tagfahrlicht und bei der Einfahrt in eine Unterführung dann mit Fahrlicht. Nebelscheinwerfer zählen zur Serienausstattung.

### Innenraum

Der **Fahrlehrer** kann seinen **höhenverstellbaren Sitz** weit nach hinten fahren, solange hinter ihm niemand sitzt. Sobald hinten jemand zusteigt, muss er den Sitz mindestens anheben, wobei der Sitz gleichzeitig etwas nach vorn rückt. Zwei 1,85 Meter große Menschen können wie im Audi A4 oder in der C-Klasse von Mercedes-Benz bequem hintereinander sitzen, doch opulent ist der **Knieraum des Prüfers** im 3er dabei nicht. Die Kopfstützen sind vorne für große Personen weit genug herausziehbar. Auch hinten ist ihr Verstellbereich für solche Mitfahrer noch befriedigend.

Die klar gezeichneten und **spiegelfreien Armaturen** kann der Fahrlehrer in jeder Sitzposition vollständig einsehen, obwohl der Tacho links sitzt. Der Sichtbereich des Prüfers beginnt je nach Größe bei knapp über 30 km/h. Die Kopffreiheit des Prüfers

geht in Ordnung, doch ist sein Fußraum unter einem ganz abgesenkten Beifahrersitz zu knapp. Am Ende der Mittelkonsole sitzt ein Luftausströmer für den Fond.

Beide **Vordersitze aller 3er sind höhenverstellbar**. Die **optionalen Sportsitze** des Testwagens waren vielfältig elektrisch verstellbar, unter anderem in der Höhe und der Neigung des Sitzkissens. Nur die nach vorn ausziehbare Verlängerung des Sitzkissens muss man von Hand betätigen. Die Sitze boten so nach einiger Feinarbeit einen sehr guten Sitzkomfort einschließlich guten Seitenhalts, ohne seitlich einzuengen.

Die lange Bauzeit beziehungsweise seine Reife merkt man nicht an den sich gut anfühlenden und einwandfrei verarbeiteten Materialien in der Armaturentafel und der Innenverkleidung, sondern bei den **Ablagen**. Eine gute Lösung sind die aus der Armaturentafel ausfahrenden beiden **Getränkehalter**, die selbst volle 0,5-l-Flaschen sicher, wenn auch etwas schräg halten. Einer sitzt in Griffweite des Fahrers, einer an der A-Säule auf der Seite des Fahrlehrers. Das **Handschuhfach** ist beleuchtet, fasst aber außer den Fahrzeugunterlagen keine weiteren Unterlagen mehr.

Sonst aber **fehlen für Getränke taugliche Ablagen**. Vor dem Schalthebel kann man gerade mal ein Brillenetui oder ein Taschentuchpäckchen ablegen. In die **Türablagen** passt außer einem DIN A5-Kalender kaum noch mehr als eine Parkscheibe und ein Taschentuchpäckchen, eine Abstellmöglichkeit für eine 0,5-l-Flasche fehlt. Unter der Armauflage zwischen den Vordersitzen ist eine Handy-Halterung neben einer 12-Volt-Steckdose untergebracht. Der Prüfer kann aus einer Mittelarmlehne zwei Getränkehalter ausfahren, die vor allem für Isolierbecher gedacht sind.

Mit dem **i-drive-System** kann man inzwischen dank der Vorwahltasten um den Dreh-/Drücksteller gut arbeiten. Sehr gut funktioniert die selbst bei den sehr teuren BMW-Navigationssystemen noch aufpreispflichtige **Sprachbedienung**, die sich insbesondere beim Navigationssystem angenehm bemerkbar macht. Ein **Multifunktionslenkrad** für das CD-Radio, das Telefon und die Aktivierung der Sprachsteuerung zählt zur Serienausstattung. Den **Geschwindigkeitsregler** muss man mit einem separaten Lenkstockhebel betätigen, den man mit dem Blinkerhebel verwechseln kann. Einfacher und gut einsehbar wäre das über Tasten im Lenkrad.

Der Bildschirm des **Navigationssystems** ist unter einer Hutze untergebracht und deshalb auch bei seitlichem Lichteinfall einwandfrei abzulesen.

Fahrschüler und Fahrlehrer haben je eine **Leseleuchte** zusätzlich zur Innenleuchte oberhalb des Rückspiegels. Zwei zusätzliche Leseleuchte neben der zentralen hinteren Innenleuchte gibt es auch oberhalb der Sitzbank im Fond.

Eine **manuelle Klimaanlage** ist beim 320d EfficientDynamics Edition **Serie**, die Klimaautomatik muss man entweder einzeln oder in einem Paket extra bestellen und bezahlen.

### **Motor und Antriebsstrang**

Der **Motor klingt leicht kernig**. Die präzise, aber etwas **giftig greifende Kupplung** erfordert recht hohe Bedienkräfte. Wer sie beherrscht, kann gut mit Standgas

rangieren. Dank der eingebauten **Ausgleichswelle** kann man nach einer Wagenlänge in den zweiten Gang und für Tempo 30 in den dritten Gang schalten und dann mit niedriger Drehzahl fahren, ohne dass der Motor ruckelt. Das gilt auch für Tempo 50 im fünften Gang, bei dem in der Ebene, besetzt mit zwei Personen, gerade mal 900/min anliegen.

Der **sechste Gang kann sogar bis Tempo 60 eingelegt bleiben**, während die meisten Wettbewerber ab 70 km/h passen. Dafür bieten die lang übersetzten Gänge vier, fünf und sechs dann aber **wenig Durchzugskraft**. Um einzufädeln, zu überholen oder ein davonziehendes Motorrad einzufangen, muss man häufig schalten. Das ist dank der präzise geführten sechs Vorwärtsgänge eine Freude, auch wenn sich speziell die unteren Gänge und der Rückwärtsgang (über eine Sperre vorn links) etwas knorpelig einlegen lassen.

Für Fahrlehrer sehr gut ist die **analoge Verbrauchsanzeige**, die stets den Momentanverbrauch anzeigt. Im Unterschied zum X3 zeigt die Anzeige allerdings nicht an, ob die Bremsenergie-Rückgewinnung gerade aktiv ist.

Das Start-Stop-Anlage lässt sich mit einer Taste in der Mittelkonsole abschalten. Weil sie zuverlässig funktioniert, wird das kaum nötig sein. Der Motor startet bisweilen etwas rau.

### **Fahrwerk und Fahrkomfort**

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Michelin Energy Saver in der Dimension 205/55 R 16 bestückt. 16-Zoll-Leichtmetallfelgen zählen zur Serienausstattung der EfficientDynamics Edition. Damit ist er zwar **straff, aber noch komfortabel gefedert**. Er schaukelt sich auf langgezogenen Bodenwellen nicht auf und rollt passabel über grobe Fahrbahnunebenheiten.

### **Verbrauch**

Auf insgesamt 1.911 Test-Kilometern verbrauchte der BMW 320d EfficientDynamics Edition zwischen 4,9 Litern bei überwiegendem Landstraßen-Einsatz und 5,9 Litern auf der Autobahn. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 5,4 Liter**.