



BMW 3er Reihe (2005 - 2012)

Technokrat

Autotest | Mit einem Gefühl zwischen "Hoffen und Bangen" warteten die Jungmanager auf den neuen 3er BMW. Die Hoffnung war, das sich der neue 3er, genau wie jeder andere BMW, durch seine ausgezeichneten Fahreigenschaften von der Konkurrenz abheben sollte. Die Angst war, das der Wagen genauso radikal im Design ausfiel, wie alle anderen BMWs und dies würde dann nicht mehr in die Business-Welt passen. Die Fotos zeigen sein Äußeres. Um die Fahreigenschaften beurteilen zu können, war eine ausgiebige Testfahrt nötig.

Wir hatten eigentlich die Absicht den 3er vor einigen Bürogebäuden zu fotografieren, um schon mal zu zeigen, wie ihm die Business-Welt steht. Aber dabei kam uns direkt schon zu Anfang eine Frage in den Sinn: gehört der 3er nun direkt auf die reservierten Plätze vor dem Eingang oder doch nur auf den normalen Firmenparkplatz? Beim 5er ist die Antwort einfach: Chefparkplatz. Auch beim 1er ist es deutlich: Personalparkplatz. Der 3er ist hier schwieriger zu plazieren.



Technik

Beim Fahren von einem Bürogebäude zum anderen fällt auf, womit sich der neue 3er von anderen Geschäftswagen in diesem Segment unterscheidet: die

Technik ist progressiv, die Mechanik perfektioniert. Die Exkursion wird fortgesetzt, auf der Suche nach seiner großartigen Technik!

Wir beginnen mit der Technik: fast alle Dinge, die den 5er so zukunftsweisend machen, sind auch beim hier gefahrenen 3er in der "Executive Dynamic"-Ausführung zu finden. Am wichtigsten ist das "iDrive"; das einzigartige BMW System, das Navigation, Telefon, Audio und Bordcomputer in einem System mit einem LCD-Bildschirm und einem großen Multifunktionsknopf kombiniert. Noch immer ist dieses System - bei weitem - das Beste auf dem Markt. Es funktioniert nicht nur gut, sondern läßt sich auch auf den Geschmack des Fahrers anpassen und ist äußerst simpel zu bedienen. "iDrive" gibt es nicht beim 1er oder gar beim X3, aber; durch welches glückliches "Mißgeschick" auch immer; beim neuen 3er!

Der Erneuerungsdrang der BMW Ingenieure hört nicht beim iDrive auf. Seinerzeit sind fast alle Details neu entworfen worden und der neue 3er erntet jetzt die Früchte. Selbst einfache Dinge, wie die Bedienung der Blinker und der Scheibenwischer, sind im 3er viel handlicher, als bei fast allen anderen Autos dieser Klasse. Warum auch immer, sind sie aber noch nicht von anderen Herstellern kopiert worden. Auch das straffe Design des 5er Innenraums ist fast unverändert übernommen worden, wenn der 3er auch nicht so überwältigend viel Platz bietet wie sein großer Bruder.



Platzangebot

Die Vordersitze sind etwas ganz Besonderes, bei ihnen läßt sich die Länge der Sitzfläche manuell einstellen (Dies findet man sonst nur bei teuren Sportsitzen). Ausgenommen der Sitzhöhe, ist auch die Sitzneigung einzustellen, während bei vielen anderen Fahrzeugen "tiefer sitzen" gleichzeitig verbunden ist mit "hintenüber sitzen". Selbst die Breite der Rückenlehne ist elektrisch einstellbar (Ein absolutes Novum in diesem Segment!). Eine einstellbare Lendenstütze wurde jedoch glatt vergessen; obwohl doch so eine extra Stütze im unteren Rücken, besonders bei langen Touren, sehr angenehm ist.

Das Platzangebot auf der Rücksitzbank wird von manchem Designer auch mal schnell vergessen. Trotz der durchdachten, Platz sparenden Rückseite der Vordersitze, ist die Beinfreiheit hinten leider bedeutend geringer als beim durchschnittlichen Wagen der unteren Mittelklasse. Das kommt unter anderem dadurch, daß der verlorene Platz für den

Hinterrad Antrieb benötigt wurde...! Und schon haben wir den nächsten Unterschied erreicht: Mechanik.

Mechanik

Schlaue Elektronik und durchdachte Ergonomie sorgen für viel Komfort, aber es ist noch immer die Mechanik, die die wirkliche Arbeit leistet. Gerade hier verfolgt BMW - seit Menschengedenken - eine eigene Philosophie. So hat jeder BMW, also auch dieser, Hinterrad Antrieb. Die Vorderräder brauchen nur zu lenken und müssen keine "lästige Zusatzaufgabe", wie auch noch den Antrieb, mit übernehmen. Außerdem geht BMW noch einen Schritt weiter als andere überzeugte "Hinterradantriebler" und sorgt dafür, daß das Wagengewicht - soweit möglich - gleichmäßig über Vorder- und Hinterräder verteilt ist.

Das Resultat ist ein Fahrzeug, das besonders in Kurven bedeutend angenehmer reagiert. Der Fahrer hat das Gefühl, mehr mit dem Auto anstellen zu können und dabei gleichzeitig eine bessere Kontrolle über sein Gefährt zu haben. Kurz gesagt: Fahrvergnügen im Überfluß und den Drang auf jedes Autobahnkreuz mindestens zweimal rauf und runter zu fahren.



Aber dennoch ist das genau der Punkt, bei dem der 3er hinter seinen eigenen Familienmitgliedern zurückbleibt! BMW kann es nämlich noch besser! Ein 5er ist, falls mit "active Front steering" ausgestattet (siehe hierzu den Testbericht zum 530d), in der Stadt genauso manövrierfähig wie ein 3er, aber dank seiner Größe auch bei hohen Geschwindigkeiten noch stabiler. Der 1er ist, dank seines geringen Gewichts,

viel lebhafter und bietet deshalb noch mehr "Freude am Fahren" als der neue 3er. Die breiten Reifen, des hier gefahrenen 320d, lassen den Testwagen außerdem sehr empfindlich auf Spurrillen reagieren und leiten jede Furche und Unebenheit an das Lenkrad weiter.

Diesel

Auf der Preisliste stehen vier Benzinmotoren (von 1,8 bis zu 3,0 Litern) und ein 2-Liter Diesel Triebwerk. Angesichts der Zielgruppe im Geschäftswagen – Segment, viel die Wahl auf letzteres. Für ein Fahrzeug dieser Größe ist ein Motor von "nur" 2 Litern möglicherweise etwas klein. Dank der Verwendung von viel Aluminium und Plastik ist der 3er verhältnismäßig leicht und die Motorkapazität mehr als ausreichend.

Der Zündschlüssel ist durch einen Block ersetzt worden, der jedoch keine "keyless entry" bietet. Auf diesem elektronischen "Schlüssel" findet man Druckknöpfe, die zum Öffnen oder zum Verriegeln der Türschlösser dienen. Der elektronische Schlüssel wird in einen Schlitz am Armaturenbrett gesteckt: kurz auf den Startknopf gedrückt und schon startet das Triebwerk. Die Elektronik sorgt selbständig für eventuelles Vorglühen und anschließendes Starten des Motors. Nur wer dann noch sehr gut hinhört hört, daß unter der Motorhaube ein Diesel arbeitet. Denn der 3er ist so ruhig, wie von einem Auto dieser Preisklasse erwartet werden kann.

Kommunikation

Danach wird alles, was wir von einem neuen BMW erwarten, auch bestätigt. Die Kommunikation zwischen Auto und Fahrer ist sehr gut und das fängt bereits bei den Pedalen an. Durch das Kupplungspedal wird sofort deutlich, wieviel Power das Triebwerk bei welcher Drehzahl bietet. Leider ist keine Kühlwassertemperaturanzeige vorhanden oder, wie in den teureren BMW's, ein Drehzahlmesser mit beleuchteter Skala, die anzeigt wieviel Umdrehungen bei der gegenwärtigen Motortemperatur maximal zulässig sind. Sehr angenehm ist die analoge Kraftstoffverbrauchsanzeige, die in jedem Moment genau den Verbrauch anzeigt und damit wirklich

hilfreich beim ökonomischen Fahren ist. Dennoch wurden die vorgegebenen Verbrauchsangaben des Herstellers nicht erreicht, auch nicht mit einem Fahrstil, der bei anderen Testwagen für einen niedrigeren Verbrauch sorgte.

Dem stehen jedoch ausgezeichnete Motorleistungen gegenüber. Der Sprint von 0 auf 100 Km/h wird in 8,3 Sekunden vollendet und das ist für einen Diesel zweifellos super schnell. Auch auf der Autobahn ist immer noch eine beträchtliche Leistungsreserve vorhanden, was ein Gefühl der Überlegenheit beim Testfahrer auslöst. Im 6. Gang ist der 2-liter Diesel kaum hörbar. Mit großer Leichtigkeit und sehr bequem werden große Touren gemeistert. Die Geschäftsleute können beruhigt sein, Hamburg – München an einem Tag ist "easy going".

besser, mit einem Konkurrenten aus dem eigenen Stall: der 1er ist lebhafter und bietet mehr Spaß für weniger Geld. Der 3er überzeugt mehr im Bereich Komfort (Fahrgeräusch, Platzangebot und Ausstattung) und kommt dann schon sehr Nahe an den 5er 'ran. Welches Auto man auch immer wählt: der Geschäftswagenfahrer mit "Freude am Fahren" findet sein entsprechendes Statussymbol bei BMW wieder in jeder Klasse. ■



Fazit

Viele Geschäftsleute hatten Angst vor dem neuen, extravaganten Design des BMW; manch einer hat sich noch immer nicht daran gewöhnt. Der 3er ist wirklich in überall angepaßt worden, so daß alle harten Ecken und Kanten sprichwörtlich verschwunden sind. Damit gefällt der Neue jetzt auch immer mehr Kunden aus dem konservativen Lager. Einmal neben einem alten 3er geparkt sieht man, daß die Veränderungen ziemlich kraß sind und der Vorgänger scheint auf einen Schlag hoffnungslos veraltet zu sein.

Auch die Fahreigenschaften sind stark verbessert worden, wobei BMW jedoch nicht vom alten Erfolgsrezept abgewichen ist. Aber, es geht noch



Preise und Daten

BMW 3er Reihe (2005 - 2012) 320d Steptronic DPF

Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	452 x 182 x 142 cm
Radstand	276 cm
Leergewicht	1.490 kg
Anhänger	745 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.600 kg
Tankinhalt	60 l
Gepäckraum	460 l
Reifen	

Motor und Leistung



Motorinhalt	1995 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	163 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	340 Nm @ 2000 U/min
Antrieb	Hinterräder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	8,3 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	225 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	5,7 l / 100 km
Vebrauch Stadt	7,8 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	4,5 l / 100 km
CO2 Ausstoß	153 gr. / km

Preis

Preis	€ 32.800
Grundpreis	€ 25.750