



Foto: BMW

**Kontinuität ist Trumpf** | Die optischen Retuschen am gelifteten 3er fallen marginal aus

## Dreier im 3er

**Fahrbericht** | Äußerlich nur marginal überarbeitet, zog beim 3er unter der Haube die neue Motorengeneration ein – darunter auch ein Dreizylinder.

— BMW macht ernst: Die Plattformstrategie bei den Motoren, die das strikte Weizenbierglasvolumen von 0,5 Liter Hubraum pro Zylinder vorsieht, greift beim gelifteten 3er jetzt in vollem Umfang: Der 136 PS starke 318i ist ein 1,5-Liter-Dreizylinder, 320i und 330i sind Zwei-Liter-Vierzylinder mit 184 und 252 PS und das sechszylindrige Drei-Liter-Topmodell heißt jetzt 340i und leistet 326 PS. Außerdem gibt es ab 2016 den Plug-in-Hybriden 330e mit 252 PS Systemleistung.

Mit 70 Prozent Anteil machen die Diesel in den EU-Staaten aber weiterhin das Gros der 3er-Motorisierungen aus. Entsprechend breit ist das Angebot: Es umfasst die 2,0-Liter-Vierzylinder 316d, 318d, 320d und 325d mit 116, 150, 190 und 218 PS. Dazu kommt der extrasparsame 320d ED mit 163 PS. Darüber rangieren die 3,0-Liter-Sechszylinder 330d und 335d mit 258 und 313 PS.

**Genug Dampf** | Zur ersten Ausfahrt stand lediglich der 340i mit Achtgang-Automatik zur Verfügung, der in puncto Kraft und Sound nahtlos an die alte reihensechszylindrige Herrlichkeit anknüpft: Er stellt schon ab niedrigen Drehzahlen mehr als genug Dampf bereit. Im Fahrerlebnismodus „Eco pro“ wird der Fahrer mit Verbräuchen von unter acht Litern belohnt – dann wird das Temperament allerdings auf Vierzylinder-Niveau beschnitten, was immer noch ausreicht. In der Stellung Komfort darf der Reihensechser dann etwas freier atmen, während

### BMW 3er | Wichtige Versionen

**318d** ab 28.992 Euro  
R4/1.995 cm<sup>3</sup> | 110 kW/150 PS | 320 Nm/1.500 - 3.000 U/min | 6-Gang | 8,6 s | 215 km/h | 4,4 - 4,0 D | 116 - 106 g/km

**320d** ab 31.303 Euro  
R4/1.995 cm<sup>3</sup> | 140 kW/190 PS | 400 Nm/1.750 - 2.500 U/min | 6-Gang | 7,3 s | 235 km/h | 4,4 - 4,0 D | 116 - 106 g/km

4.633 x 1.811 x 1.416 mm | 480 Liter  
Wartung: nach Serviceintervallanzeige  
Effizienzklasse: A/A+ | Schadstoffklasse: Euro 6  
Versicherung (H/V/T): 18/24/25 | 18/26/25  
Garantie: 24 Monate Gewährleistung o. km-Begr.

AUTO & TRANSPORTER: Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

der 340i im Sport-Modus alle Muskeln anspannt: Dann verhärtet sich auch Lenkung und die Kennlinien von Federung und Dämpfung spürbar und die Gänge werden



**Typisch BMW** | Fahrerorientiert sportliches Cockpit auch im überarbeiteten 3er

viel weiter ausgedreht. Noch extremer geschieht das im Modus „Sport+“: Hier liegt der 340i immer in (zu) niedrigen Gängen auf der Lauer, um eventuelle Beschleunigungswünsche sofort mit hohem Drehmoment und hoher Leistung zu befriedigen. Entsprechend schnell schnell dann allerdings der Durst nach oben und aus acht werden rasch elf bis zwölf Liter. Fahrwerk und Lenkung haben die Experten um Albert Maier, dem Projektmanager für die Fahrdynamik, weiter nachgeschärft: Dazu gab es neue Hardwareelemente in Dämpfern und Lenkung, die noch schneller auf die Ansagen der Elektronik reagieren. Die Lenkung reagiert jetzt tatsächlich noch eine Idee feinfühler und die versteifte Anbindung der Dämpfer reduziert die ohnehin schon kaum vorhandene Wankneigung weiter.

**Business-Paket ratsam** | Auch bei den Fahrassistenzsystemen hat BMW geringfügig nachgeschärft und kommt dem autonomen Fahren mit Driving Assistant (bremst selbstständig und warnt beim Verlassen der Fahrspur) oder aktiver Geschwindigkeitsregelung mit Stop- and-Go-Funktion wieder etwas näher. Eine Empfehlung ist neben den günstigeren Vierzylinder-Dieselmotoren das Business-Paket, das Komfortzugang, einen automatisch abblendenden Innenspiegel, sehr wirksame elektrisch verstellbare Lordosenstützen für Fahrer und Beifahrer und das BMW-Navigationssystem Business enthält und gut 1.840 Euro kostet. Wer sich das BMW-Navigationspaket ConnectedDrive mit Concierge-Service dazubestellt, zahlt knapp 3.280 Euro. Ebenfalls ratsam ist die Achtgang-Automatik für 1.800 Euro.

Unterm praktisch unveränderten Blech hat sich also viel getan bei BMWs Markenkern, der rund ein Viertel der Gesamtproduktion weltweit ausmacht. Dagegen fallen die optischen Änderungen nur Kennern ins Auge. Auch hier blieb BMW eher ernst und änderte nur die Leuchtengrafiken und die Aufteilungen der Stoßfänger. Darauf kann man mit einem Weizen anstoßen!

| Gregor Soller



Foto: Gregor Soller/AutoAffäre

**Alles im Blick** | Interessante Zusatzinformationen im Monitor