
Fahrvorstellung: BMW 3er Touring wird noch flotter

Von Michael Kirchberger

Aller guten Dinge sind drei, das arg strapazierte Volkssprichwort ist bei BMW zumindest in der Statistik von großer Bedeutung. Der 3er ist das meistverkaufte Modell der Münchener. Zwar ist ihm der kleinere 1er dicht auf den Fersen, aber mit dem macht die Marke aufgrund des sensiblen Preissegments deutlich weniger Gewinn. Also wird dem Bestseller in seiner sechsten Generation erhebliche Aufmerksamkeit zuteil, neben der Stufenheck-Limousine steht das Touring genannte Kombimodell im Fokus. Größer, geräumiger und leider auch schwerer steht es vom 28. September an zu Preisen von wenigstens 39 400 Euro bei den Händlern. Bis November ist dann auch das Motorenprogramm komplett, drei Benziner und drei Diesel sind im Angebot.

Der Mittelklasse-Kombi ist kräftig gewachsen. Die Länge hat um 7,6 Zentimeter, die Breite um 1,6 Zentimeter und die Höhe um 8 Millimeter zugelegt. Der Radstand wurde um 4,1 Zentimeter verlängert, die Spurweite hat vorn um 4,3 und hinten um 2,1 Zentimeter zugenommen. Das kommt der Beinfreiheit im Fond zugute und dem Kofferraumvolumen. Der 3er Touring kann mindestens 500 Liter Gepäck einladen, schlanke fünf Liter mehr als früher. Insgesamt passen 1510 Liter ins Ladeabteil, hier übertrifft er den Vorgänger um zehn Liter. Praktisch ist die elektrische Schließung (Serienausstattung) der Heckklappe, ebenfalls zum Standard gehört eine separate Öffnung der Heckscheibe, das hilft, wenn nur eine einzelne Tasche oder Tüte an Bord gehen soll.

Gegen das Verrutschen von Kisten und Kartons hält BMW eine clevere Lösung bereit. Vier längliche Aluminiumrahmen, die fast bündig in den Laderaumboden eingelassen sind, umschließen jeweils eine Gummilippe. Diese wird leicht angehoben, wenn der Kofferraum beladen und die Heckklappe geschlossen ist. Die Friktion verhindert, dass die Kiste in jeder Kurve auf Wanderschaft geht. Eine ordentliche Ladungssicherung von schwerem Gepäck ersetzt das zwar nicht, ist aber bei kleinen Transportaufgaben hilfreich. Die Einrichtung gibt es zusammen mit diesem Sicherungspaket und den elektrisch auslösenden Rücksitzlehnen für günstige 300 Euro Aufpreis. Zur Serienausstattung gehören dagegen die klappbaren Kopfstützen, die den Lehnen erlauben in eine nahezu horizontale Position zu kippen. Trennnetz und Abdeckrollo finden ihren Platz bei Nichtgebrauch in einem Fach unter dem Laderaumboden, das ist in dieser Klasse allerdings standesgemäß.

Nicht ein Benziner, sondern ein Diesel markiert den Einstieg in die Welt des 3er Touring. Der 2,0-Liter-Vierzylinder leistet im 318d 150 PS (110 kW) und konsumiert im Normwert 4,9 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer. Im 320d (42 000 Euro) bringt es die Maschine auf 190 PS (140 kW), die Allradoption x-Drive wird samt der hier kombinierten Acht-Stufen-Automatik für 46 400 Euro angeboten. Je nach Antriebsart verlangt diese Version auf dem Papier 4,8 oder 4,9 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Mit sechs in Reihe aufgestellten Zylindern geht der 330d zur Sache (50 750 Euro, erst ab der Ausstattung Advantage erhältlich), aus drei Litern Hubraum schöpft er 265 PS (195 kW). Hier ist die Automatik Standard, bei Ausstattung mit Allradantrieb steigt der Normverbrauch von 5,5 auf 5,6 Liter und der Preis auf 53 250 Euro. Alle Selbstzünder reinigen ihre Abgase mit SCR-Technik und Adblue-Einspritzung. Sie erfüllen die Norm 6d-Temp und sind in den Effizienzklassen A+ bis B unterwegs.

Drei Leistungsstufen zündet BMW auch bei den Benzinern, die alle mit automatischen Getrieben daherkommen. Los geht es hier mit dem 184 PS (135 kW) starken 320i für 41 500 Euro, sein Normverbrauch wird mit 6,3 Liter Treibstoff angegeben. Es folgt der 330i mit Sechszylinder, der es auf 248 PS (190 kW) bringt und den Preis auf 46 050 Euro treibt.

Der gilt für die hinterradgetriebene Version, die x-Drive-Ausführung kostet 2500 Euro mehr und verbraucht 6,6 Liter Benzin auf 100 Kilometer, 0,2 Liter mehr als die 2WD-Basis. Die Motorisierung ist ebenfalls an die gehobene Advantage-Ausstattung gekoppelt, BMW bietet als weitere Varianten die Ausführung Sport-Line, Luxury-Line und die Spitzenversion M-Sport.

Wenn es um die Leistung geht, gibt der M340i Touring x-Drive die Rolle des Heldenentors. Das „M“ in der Modellbezeichnung weist auf dessen überaus sportliche Gene hin, in Anlehnung an die wahren M-Sportler nutzt der stärkste 3er-Kombi jede Menge hochwertigen Zierrat an seiner Karosserie, um dem Anspruch Ausdruck zu verleihen. Für 63 250 Euro, fast doppelt so viel wie er für das Basismodell zahlen muss, bekommt der Kunde einen aufgeladenen 3,0-Liter-Reihensechszylinder mit 374 PS (275 kW), der seine Drehmomentspitze von 500 Newtonmetern schon bei 1800 Umdrehungen in der Minute erreicht. Immerhin sind auch die Automatik und der Allradantrieb serienmäßig mit von der Partie, außerdem gibt es das Sperrdifferenzial an der Hinterachse für den entscheidenden Traktionsgewinn und das M-Sportfahrwerk, das den 3er dem Asphalt einen Zentimeter näher bringt. Auch Sportsitze, eine klangvolle Auspuffanlage mit Klappensteuerung und größere Leichtmetallräder zählen zur Mehrausstattung. 7,5 Liter auf 100 Kilometer gibt BMW als Normverbrauch für den M340i Touring x-Drive an – in der Praxis wird dies ein eher theoretischer Wert bleiben.

Denn schon mit den weniger potent motorisierten Versionen ist die Freude am Fahren in jeder Kurve ein ständiger Begleiter. Die mit jeweils 50 Prozent ausgewogene Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse ist eine der Voraussetzungen dafür. Die Lust auf Kurvenhatz steigert außerdem die Dynamik-Lenkung, die höchste Präzision bei der Kurswahl garantiert und immer gute Rückmeldungen zur aktuellen Fahrstabilität gibt. Gleichwohl ist das höhere Gewicht zu spüren. Die unbeschwertere Leichtigkeit stellt sich jedoch nicht wie bei früheren 3er-Generationen ein, Sicherheits- und Komfortausstattung sowie aufwändige und gewichtige Abgasreinigungssysteme fordern eben ihren Tribut.

Obendrein ist nicht nur die Karosserie in allen Dimensionen gewachsen, auch im Interieur wird dicker aufgetragen. Das deutlich größere Display der neuen Head-up-Darstellung bringt gewiss nur wenige Gramm mehr an Bord, da aber eben auch viele andere Assistenten und Komfortspender zugelegt haben, summieren sich die kleinen Beiträge zum einem doch nicht unerheblichen Posten. Dem höheren Verbrauch entgegensteuern soll wie schon beim Stufenheck-3er die Vernetzungen des Antriebsstrangs mit der Fahrzeugelektronik. Hierbei sendet das Navigationssystem relevante Fahrdaten an die Getriebe- sowie die Start-Stopp-Automatik und verhindert entsprechend der Verkehrslage und des Routenverlaufs ineffiziente Schaltvorgänge oder das Abschalten des Motors, etwa beim langsamen Einfahren in einen Kreisverkehr. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Nach Norm verbraucht der 320d mit dem serienmäßigen, handgeschalteten Sechsgang-Getriebe im städtischen Verkehr bis zu 0,6 Liter mehr als mit der Automatik, beim kombinierten Wert liegt er immer noch 0,2 Liter höher.

Der 3er Touring stößt mit technischer Ausstattung, leistungsstärkeren Motoren und vor allem größeren Karosseriedimensionen fast in eine höhere Klasse vor. Was in Zeiten kritischer Beobachtung von CO₂-Emissionen nicht unbedingt ein nachhaltiges Konzept ist. Aber er bietet eine gelassene Ausgewogenheit zwischen Fahrspaß und Nutzwert, gibt bei Transportaufgaben eine ebenso gute Figur wie bei der engagierten Fahrt über die Landstraße. Und für alle, die mit besserem Gewissen unterwegs sein wollen, kommt Mitte nächsten Jahres der 3er als Plug-in-Hybrid, der dann wohl gut 50 Kilometer rein elektrisch fahren können soll, was für die meisten Arbeits- und andere Alltagswege wohl ausreicht. Sofern die Ladestationen beim Arbeitgeber oder an den Supermärkten nicht gerade belegt

sind oder gar nicht funktionieren.

So sind es nicht die drei Dinge wie wir sie verstehen unbedingt gut. Der Spruch leitet sich aus dem Thing ab, jener germanischen Zusammenkunft der Gerichtsbarkeit, die für gewöhnlich dreimal im Jahr abgehalten wurde. Und wenn ein Angeklagter dreimal nicht erschienen war, konnte er in Abwesenheit schuldig gesprochen werden. Was für ihn zumindest meist kein gutes Ende fand.

Daten BMW 320d Touring

Länge x Breite x Höhe (m): 4,71 x 1,83 x 1,44

Radstand (m): 2,85

Motor: R4-Diesel, 1995 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750 U/min

Leistung: 140 kW / 190 PS

Höchstgeschwindigkeit: 229 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,5 Sek.

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,8 Liter

Testverbrauch: 6,8 Liter

Effizienzklasse: A

CO₂-Emissionen: 125 g/km (Euro 6d Temp)

Leergewicht / Zuladung: min. 1565 kg / max. 615 kg

Kofferraumvolumen: 500–1510 Liter

Max. Anhängelast: 1600 kg

Wendekreis: 11,4 m

Bodenfreiheit: 141 mm

Bereifung: 225/50 R 17

Luftwiderstandsbeiwert: 0,32

Wartungsintervalle: 20 000 km/12 Monate

Garantie: 24 Monate

Grundpreis: 42 000 Euro

Bilder zum Artikel



BMW 3er Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 3er Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 3er Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



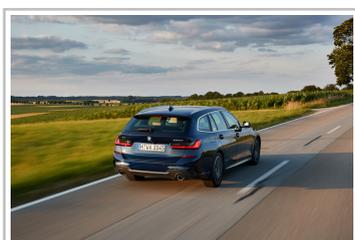
BMW 3er Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 3er Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 3er Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 3er Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 3er Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 3er Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 3er Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 3er Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
