



unabhängig vom Getriebe unisono mit Start-Stopp-System ausgestatteten Benzinern und Diesel beim Händler.

Den überarbeiteten, kräftig antretenden und mit bulligem Durchzugsvermögen gesegneten Zweiliter-Diesel bietet BMW dabei neben der 184 PS leistenden Standardausführung wie im Vorgängermodell – zum selben Preis – auch als noch sparsamere, 163 PS starke Efficient Dynamics Edition an.

Zu den spezifischen Merkmalen des mit einem identischen max. Drehmoment von 380 Nm aufwartenden Editionsmodells zählen eine längere Hinterachsübersetzung, ein optimiertes Aerodynamikpaket mit um zehn Millimeter tiefergelegtem Fahrwerk und speziellen Alufelgen sowie Reifen mit nochmals geringerem Rollwiderstand. Resultat: ein Verbrauch von gerade einmal 4,1 Litern und eine entsprechende CO₂-Emission von nur 109 g/km.

Für Fuhrparks noch attraktiver als von Haus aus macht den CO₂-Champion die Tatsache, dass er fortan alternativ zum Sechsgang-Handschaltgetriebe erstmals auch mit hochmoderner, rundum perfekt agierender Achtstufen-Automatik (1.899 Euro) erhältlich ist. Erfreulicherweise geht der Komfortgewinn nicht mit höheren Verbrauchswerten einher.

Neu an Bord aller 3er ist der sogenannte Fahrerlebnisschalter, über den sich die Gaspedalprogression, das An-

ten positiv aus das Raumgefühl auswirkt. Er ist fortan übrigens genauso generell Serie wie der zentral auf dem Mittel-tunnel platzierte iDrive-Controller. Angenehm: der große Verstellbereich für Lenkrad und Sitze, die in einer für jedermann perfekten Sitzposition münden. Die Sitze selbst sind straff gepolstert und bequem, der Seitenhalt ist prima.

Geteilter Meinung kann man sicherlich über das Design des Interieurs sein. Es wirkt im einen oder anderen Detail doch – vorsichtig ausgedrückt – etwas unruhig, Ergonomie und Funktionalität sind jedoch einwandfrei. Dies gilt mit leichten Einschränkungen auch für die zur Verfügung stehenden Ablagemöglichkeiten. Materialgüte und Verarbeitungsqualität liegen Minimum auf Klassen-Niveau, erreichen jedoch nicht ganz 5er-Level. Ein Extralob gibt es dagegen für das Comeback der Öltemperaturanzeige.

Zum Marktstart am 11. Februar steht der neue 3er mit je zwei zwangsbeatmeten sowie

chen sich in der Praxis subjektiv deutlich stärker positiv bemerkbar, als es die nackte Papierform vermuten lässt.

Ebenfalls zugelegt hat das Kofferraumvolumen. Und zwar um 20 auf nunmehr 480 Liter. Besonderer Clou: Entscheidet man sich für das schlüssellose Zugangssystem (479 Euro), öffnet der Deckel per „Fußtritt“ unter die Heckschürze. Für ein Plus an Flexibilität bietet BMW zudem für mindestens 336 Euro ein Durchladesystem mit praxisgerecht im Verhältnis 40:20:40 geteilter Rücksitzlehne an.

Betont fahrerorientiert präsentiert sich das Cockpit mit – wie früher – leicht zum Fahrer geneigter Mittelkonsole. Der nunmehr im Stile moderner Flatscreens freistehende iDrive-Monitor erlaubt dabei eine erfreulich flache Bauweise, die sich unbestrit-

Modellathlet

Sein Auftrag ist klar definiert: Der neue BMW 3er soll die Messlatte in der sportlichen Mittelklasse sein.

Design-technisch hat BMW seine Linie spätestens mit der aktuellen 5er-Reihe wiedergefunden. Mindestens genauso gut ist den Münchnern jetzt die neue, mittlerweile sechste Generation des 3ers gelungen. Summa summarum hinterlässt die satt auf der Straße stehende Limousine einen gleichermaßen athletischen wie eleganten Eindruck.

Nicht nur optisch gut getan haben dem 3er – neben der vorne um fast vier und hinten um rund fünf Zentimeter breiteren Spur – das Plus von 50 Millimetern beim Radstand sowie der Längenzuwachs von 93 Millimetern. Zwar kommt im Fond nach wie vor keine Lounge-Atmosphäre auf, doch die unter anderem dadurch gewonnenen 1,5 Zentimeter mehr Knieraum und acht Millimeter mehr Kopffreiheit ma-

BMW 3er-Reihe

Modell	328i	335i	320d	320d „EDE“
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.997	R6/2.979	R4/1.995	R4/1.995
Leistung (kW/PS/min)	180/245/5.000	225/306/5.800	135/184/4.000	120/163/4.000
Drehmoment (Nm/min)	350/1.250	400/1.200	380/1.750	380/1.750
L x B x H (mm)	4.624 x 1.811 x 1.429			
0–100 km/h (s)	5,9 (6,1)	5,5 (5,5)	7,5 (7,6)	8,0 (8,1)
Spitze (km/h)	250 (250)	250 (250)	235 (230)	230 (225)
Normverbr. (l/100 km)	6,4 (6,3) S	7,9 (7,2) S	4,5 (4,4) D	4,1 (4,1) D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	149 (147)	186 (169)	119 (117)	109 (109)
Bereifung (Serie)	225/50 R17	225/50 R17	205/60 R16	205/60 R16
Preis (netto/Euro)	ab 31.429	ab 36.939	ab 29.706	ab 29.706

Angaben in Klammern: Werte mit 8-Stufen-Automatik



Aus einem Guss: das an den 5er angelehnte Heck



Das funktionelle, flach bauende Cockpit sorgt für ein luftiges Raumgefühl. Generell Serie: iDrive-Controller nebst freistehendem Monitor

sprechverhalten des Motors, die Lenkung, das ESP und bei entsprechender Ausstattung auch das Automatikgetriebe und die Dämpfer (924 Euro) in vier Modi (Eco Pro, Comfort, Sport und Sport plus) beeinflussen lassen.

So ausgestattet – das Standardfahrwerk stand bei ersten Testfahrten nicht zur Verfügung – entpuppt sich der neue 3er als Meister des Spagats zwischen Dynamik und Komfort. Einerseits ein energischer, straffer und direkter Sportler sowie andererseits ein relaxter und tiefenentspannter Gleiter, der sämtliche Nicklichkeiten mit vom Vorgänger unbekannter Souveränität von den Insassen fernhält und dabei immer mit beispielhaftem Handling und hoher Lenkpräzision aufwartet. Und: Alle Sparfüchse sollen im on top mit einem raffinierten Energie- und Klimamanagement versehenen Eco-Pro-Modus den Durchschnittsverbrauch laut BMW um bis zu 20 Prozent reduzieren können.

Dem beim aktuellen 1er eingeschlagenen Weg folgend, offerieren die Münchner den



Option: die 40:20:40 geteilte Lehne

neuen 3er optional zur Basis gegen rund 1.600 Euro Aufpreis erstmals in drei Ausstattungslinien (Sport, Luxury und Modern), deren Inhalte jedoch überwiegend optischer Natur sind.

Die über die normale Serienausstattung (u. a. Klimaautomatik, Alufelgen, elektrische Fensterheber, Nebelscheinwerfer und CD-/MP3-Radio) hinausgehenden Komfort- und Sicherheitsfeatures kosten nach wie vor extra. Und davon gibt es neben Standards wie einem Navigationssystem (ab 1.336 Euro) reichlich. Neu im 3er sind beispielsweise Auffahr-, Spurwechsel- und Spurverlassenswarner, Head-up-Display, Speed-Limit-Info und selbstlenkender Parkassistent. Auch weitere Verlockungen, die reell veranschlagten Grundpreise flugs in die Höhe zu treiben, gibt es en masse. Wichtige Info: Von 17-Zoll-Reifen an aufwärts kommen generell Runflats zum Einsatz.

Man muss kein Hellseher sein, um dem neuen 3er BMW im Flottenmarkt eine rosarote Zukunft zu prognostizieren. Seine Qualitäten sprechen für sich. Bereits im Frühjahr ergänzen der 320i (184 PS), der 318d (143 PS) und der 316d (116 PS) die Modellpalette. Im weiteren Verlauf folgen dann zwei Sechszylinder-Diesel (330d und 335d) sowie für Allradfreunde zahlreiche xDrive-Varianten. Krönender Abschluss: die auf September terminierte Markteinführung des neuen Touring. **MMD Af**



VW Nutzfahrzeuge: Amarok SingleCab am Start

Baufirmen oder Landwirtschaftsbetriebe umgarnt jetzt der ab sofort erhältliche VW Amarok SingleCab mit einer 2,21 Meter langen Ladefläche (3,57 Quadratmeter). Ein Plus von 65 Zentimetern gegenüber der bekannten Doppelkabinen-Version mit vier Türen. Wie die Hannoveraner mitteilten, schultert der Pick-up fortan bequem zwei quer platzierte Europaletten hintereinander. Und: Es sollen dann noch 60 Zentimeter „Luft“ für weitere Frachten zur Verfügung stehen. Die Nutzlast: bis zu 1,25 Tonnen.

Amarok-Lenker dürfte freuen, dass die Ingenieure die Einzelkabine länger als üblich konzipierten. Hinter den zwei Sitzen lassen sich somit weitere Habseligkeiten unterbringen. Motorensseitig stehen die einen Sechsganghandschalter gekoppelten 2.0 TDI (122 PS) und der 2.0



BITDI (163 PS) zur Wahl – mit Heckantrieb oder 4Motion. Die Normverbräuche sollen bei 7,3 bzw. 7,6 Litern liegen (CO₂: 192 bzw. 199 g/km), als 4x4 sollen es 0,2 Liter mehr sein. Der Einstieg in die SingleCab-Welt kostet 19.500 Euro – dafür sind dann stets unter anderem ESP, Fahrer- und Beifahrerairbag, E-Differenzialsperre, Offroad-ABS sowie Berganfahr- und Bergabfahrassistent an Bord.

Opel: Das kostet der neue Combo Kastenwagen

Mindestens 13.750 Euro (1.4, 95 PS, 7,3 l, 169 g/km) müssen Combofans für den Kastenwagen im Format L1H1 anlegen. Der günstigste Diesel, der 1.3 CDTI (90 PS, 5,0 l, 133 g/km), findet sich mit 14.900 Euro in der Liste. Die „dursthemmende“ Start-Stopp-Technik, die außer für das CNG-Derivat für die vier Diesel und den Otto (90 bis 135 PS) geordert werden kann, kostet stets 300 Euro Aufpreis. Für den 1.4 CNG Turbo (120 PS, 4,9 kg, 134 g/km) verlangt Opel wenigstens 19.010 Euro. Bei den Dieseltriebwerken steht alle 35.000 Kilometer oder einmal jährlich ein Servicetermin an.

Grundsätzlich möchte der Bruder des Fiat Doblò Cargo, den es geschlossen, teil- oder vollverglasst gibt, Gewerbekunden mit einer Vielfalt an Konfigurationsmöglichkeiten überzeugen: Unter anderem zwei Längen (4.390 und 4.740 mm), zwei Dachhöhen, bis zu 3,8 bzw. 4,6 Kubikmeter Ladevolumen, maximal 1,0 Tonne Nutzlast sowie eine niedrige Ladekante (545 mm) bringt der Combo ins Spiel.

