

---

## Die besten Autos in Deutschland (4): BMW 3er

Von Jens Meiners, cen

Er wurde von einer Jury von 15 führenden Journalisten in die Top 5 beim „Deutschen Auto des Jahres“ gewählt: der BMW 3er. Neben den Schwestermodellen Opel Corsa und Peugeot 208, dem Mazda 3 und dem Porsche Taycan gehört er damit zu den fünf besten Neuvorstellungen des Jahres.

Dass es der 3er in die Spitzengruppe geschafft hat, ist eigentlich keine Überraschung – denn dieser BMW, historisch die Fortsetzung der 02er-Reihe, gilt seit langem als die Sportlimousine schlechthin. Er ist die Messlatte für eine ganze Gattung von Konkurrenten, die versuchen, ihm nachzueifern. Und das wird ihnen mit der neuen Modellgeneration nicht leichter fallen. Denn der 3er wurde im Vergleich zum Vorgängermodell in allen Belangen verbessert. Die Diesel- und Ottomotoren sind nochmals sauberer und effizienter, Sicherheit und Agilität wurden gesteigert, die Aerodynamik verbessert und das Gewicht deutlich gesenkt.

Damit bleibt der neue 3er seinen dynamischen Genen treu, auch wenn die früher prägenden Reihen-Sechszylinder nur noch am oberen Ende der Palette zum Einsatz kommen. Das Programm an Ottomotoren umfasst derzeit drei Versionen des B48 genannten 2,0-Liter-Vierzylinders mit 156, 184 und 258 PS (115, 135 und 190 kW); darüber rangiert der 3,0-Liter-Reihen-Sechszylinder mit stolzen 374 PS (275 kW). Die Diesel-Palette besteht aus zwei Varianten des 2,0-Liter-Vierzylinders mit 150 (110 kW) und 190 PS (140 kW) sowie zwei Versionen des 3,0-Liter-Reihen-Sechszylinders mit 265 PS (195 kW) bzw. 340 PS (250 kW). Eine Nebenrolle spielt der Plug-in-Hybrid mit dem kleineren Ottomotor und einem Elektromotor, der kurzzeitig auf eine Systemleistung von 292 PS (215 kW) kommt.

Die Motoren decken damit jedes nur erdenkliche Szenario ab, wobei zwei Antriebe besonders überzeugen: Es handelt sich dabei am unteren Ende der Skala um den Einstiegsdiesel 318d mit 150 PS, den es – als leider einzigem 3er mit Ausnahme des kommenden M3 - noch mit Handschaltung gibt und dessen extrem niedrige Zyklusverbräuche sich auch im Realbetrieb leicht erreichen lassen.

Das lässt sich von dem Plug-in-Hybrid bedauerlicherweise nicht behaupten, und weil die Fahrdynamik des 330e zudem unter seinem hohen Gewicht leidet und er nicht einmal eine besonders hohe Spitzengeschwindigkeit erreicht, bleibt er das wohl unattraktivste Modell der Baureihe.

Ganz anders der M340d, unser zweiter Favorit: Dieser seidig hochdrehende Diesel reißt mit 340 PS und unglaublichen 700 Newtonmetern Drehmoment geradezu brutal an – und das bei niedrigsten Emissions- und Verbrauchswerten.

Dirigiert wird der neue 3er von einem eher konservativ gezeichneten Fahrerplatz, mit einer Armaturentafel, die je nach Ausstattung mit einer sehr hochwertig wirkenden analogen Instrumentierung oder einem digitalen TFT-Bildschirm ausgerüstet ist, der für uns keinen besonderen Fortschritt darstellt.

Das Infotainmentsystem funktioniert besonders intuitiv, wenn man sich auf die Eingabe per Knopf oder Bildschirm beschränkt; auch die Spracheingabe funktioniert gut, während uns die Gestensteuerung als verzichtbar erscheint. Zudem wird der Fahrer von zahlreichen Assistenzsystemen umhegt. Mehr Freude bereitet es allerdings, die Fahrhilfen einfach abzuschalten und sich auf Verkehr und Straße zu konzentrieren. Denn die Systeme

---

verlangen ohnehin permanente Rückmeldung des Fahrers.

Die Sitze sind straff, aber nicht zu hart gepolstert, so dass sich auch lange Strecken komfortabel zurücklegen lassen. Das Interieur könnte allerdings etwas Feinarbeit vertragen: Die Abdeckklappe in der Mittelkonsole wirkt nicht eben stabil. Schön finden wir übrigens, dass es gegen Aufpreis eine blaue Lederausstattung gibt!

Das Fahrwerk ist BMW-typisch über jeden Zweifel erhaben, Spurstabilität und Einlenkverhalten sind vorbildlich, die Auslegung ist sportlich-straff ohne ungebührliche Härte. Und das Platzangebot? Mehr als ausreichend, zumal der 3er in den Dimensionen leicht gewachsen ist. Gegen Aufpreis gibt es die beliebte Kombiversion namens Touring, der unglücklich gezeichnete „Gran Turismo“ entfällt. Und wer es eleganter liebt, für den gibt es in Kürze die Coupéversion 4er – und einen flott gezeichneten Viertürer namens 4er Gran Coupé. (ampnet/jm)

---

## Bilder zum Artikel



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

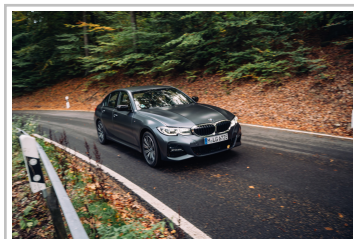
---



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

---



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

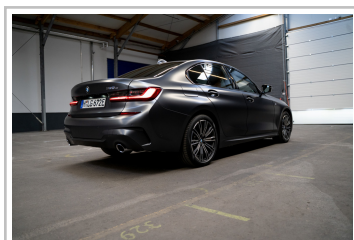
---



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

---



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

---



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



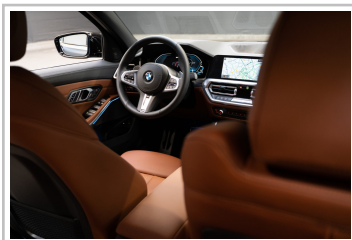
BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

---



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

---



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

---



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

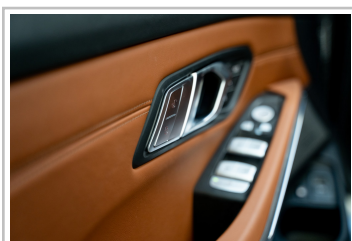
---



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

---



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

---



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



BMW 3er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY

---