



## BMW 318d Gran Turismo Automatic (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

Nach dem Fünfer bietet BMW nun auch den Dreier als Gran Turismo an. Er ist länger, höher und schwerer als die Limousine, was sich in der Fahrstabilität und Agilität aber kaum niederschlägt. Die kleine Dieselmotorisierung des 318d Gran Turismo sorgt mit ihren 105 kW/143 PS zwar nicht gerade für sportliche Fahrleistungen, trotzdem kann der GT sehr engagiert bewegt werden. Das Auto kann seine sportlichen BMW-Gene nicht leugnen. Die Schrägheck-Limousine ist sehr komfortabel ausgelegt: Die Feder-Dämpfer-Kombination arbeitet noch feiner als bei der Stufenheck-Limousine oder dem Kombi, auf der Rücksitzbank sitzt man auffallend bequem und der Geräuschpegel im Innenraum bleibt sehr niedrig. Der Kofferraum ist praktisch aufgebaut, das Volumen stellt aber keine neuen Rekorde in der Mittelklasse auf. Am BMW 3er Gran Turismo gibt es nichts auszusetzen. Welche Zielgruppe er anspricht, lässt sich aber nicht auf den ersten Blick erkennen. Ab 36.150 Euro kann man den GT kaufen, in der getesteten Variante mit Automatik-Getriebe sind schon über 2.000 Euro mehr fällig. Darüber hinaus gibt es die von den anderen 3ern bekannten BMW-Lines-Ausstattungs Pakete und viele nützliche Optionen, mit denen man den Fahrzeugpreis im fünfstelligen Bereich nach oben treibt. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi, Cabrio, Coupé. **Konkurrenten:** u.a. Audi A5, Citroen DS5.

**+** sportliche und sichere Fahreigenschaften, sehr hoher Sicherheitsstandard, einfaches Bedienkonzept, praktischer Laderaum, sehr komfortable Auslegung, gelungene Motor-Getriebe-Kombination

**-** hohe Anschaffungskosten, keine Garantie, Beifahrerairbag-Deaktivierung kostet Aufpreis, hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,7 Langstrecke

2,4 Transport

2,4 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: August 2013  
Text: Stefan Giuliani

2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

### Verarbeitung

Die Verarbeitung des Gran Turismo ist auf BMW-typisch hohem Niveau.

**+** Die verwindungssteife Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße verlaufen weitgehend schmal und gleichmäßig. Der Innenraum ist tadellos verarbeitet und erfreut mit meist hochwertigen Materialien. Viel Leder, geschäumte Kunststoffe und Aluminium-Applikationen sorgen für Wohlfühl-Ambiente. Gegen Aufpreis lässt sich die Limousine je nach Geschmack aufwerten. So bietet BMW drei Designvarianten an, welche je nach Wunsch verschiedene Fahrertypen ansprechen (im Testwagen nicht vorhanden). Die Designlinie "Modern Line" wirkt dabei geschmackvoll und modisch. Die "Sport Line" soll dagegen den fahrdynamischen und sportlichen Fahrer ansprechen, während der stillbewusste und elegante Fahrertyp wohl eher die Luxury Line bevorzugen wird. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und der Motor nach unten sauber verkleidet, so dass sich Lärmemissionen und Luftverwirbelungen reduzieren und damit der Kraftstoffverbrauch nicht unnötig nach oben getrieben wird. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung ver- und entriegelt, der Fehlbetankungsschutz verhindert bei Unaufmerksamkeit, dass nicht versehentlich Benzin- anstatt Dieselmotorkraftstoff getankt wird. Dem Bordwerkzeug sollte aber ein Adapter beiliegen, mit dem notfalls eine Kanisterbetankung möglich ist. Die Türausschnitte sind perfekt nach außen abgedichtet. Die Türschweller werden durch Kunststoffabdeckungen vor Zerkratzen geschützt.

**-** Front und Heck sowie die Fahrzeugseiten verzeihen keine Kratzer oder Remppler, schon kleine Parkschäden bringen hohe Reparaturkosten mit sich.

2,5

### Alltagstauglichkeit

Mit 435 Kilogramm fällt die mögliche Zuladung nicht gerade üppig aus. Im Falle einer Reifenpanne ist serienmäßig nur ein Reifenreparaturset vorhanden. Gegen Aufpreis sind Runflat-Reifen erhältlich, die nach Luftverlust eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen.

**+** Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die zulässige Anhängelast beträgt 1.600 kg, ungebremste Anhänger dürfen bis 745 kg mitgeführt werden. Vier Personen sitzen im Dreier bequem, der mittlere Sitz der Rücksitzbank sollte nur für kurze Strecken verwendet werden.

**-** Das Fahrzeug fällt relativ lang aus, was vor allem die Wendigkeit in der Innenstadt etwas einschränkt. Weder Reserverad noch Wagenheber sind erhältlich.

2,1

### Sicht

Vor allem dank des guten Lichts und der elektronischen Helfer wird das Sicht-Kapitel gut bewertet. Die Rundumsicht des 3er Gran Turismo ist nur mäßig. Vor allem nach schräg hinten lässt die Sicht zu wünschen übrig.

**+** Die Fahrzeugenden können beim GT ganz gut abgeschätzt werden. Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut eingesehen werden. Die Außenspiegel bieten ein großzügiges Sichtfeld nach hinten, sind serienmäßig beheizbar (gegen Aufpreis elektrisch anklappbar) und besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich verkleinert wird.

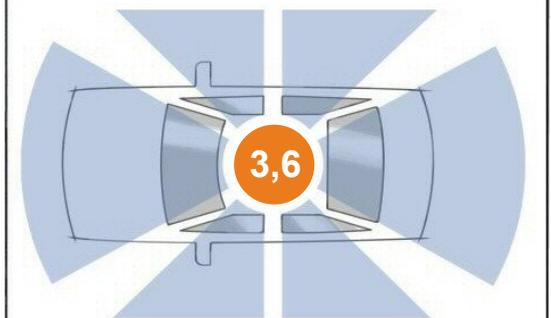


**Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.**

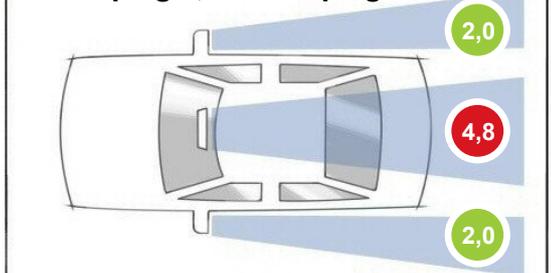
Gegen Aufpreis sind sie wie auch der Innenspiegel automatisch abblendend erhältlich. Die Windschutzscheibe wird von den Scheibenwischern und den sechsstrahligen Düsen großflächig gereinigt. Gegen Aufpreis sind helle Bi-Xenonscheinwerfer erhältlich, auf Wunsch auch mit dynamischen Kurven- und Abbiegelicht. Gegen weiteren Aufpreis gibt es den dynamischen und blendfreien Fernlichtassistenten, welcher den Gegenverkehr bzw. vorausfahrende Fahrzeuge durch punktuelle, dynamische Abdeckungen im Scheinwerfer ausblendet und das Fernlicht dadurch trotz Verkehr eingeschaltet lassen kann. Das aufwendige Scheinwerfersystem funktioniert sehr gut und ist speziell für Personen, welche nachts Probleme beim Autofahren haben eine echte Kaufempfehlung. Um das Einparken zu erleichtern, gibt es eine Reihe an Assistenten. Die optionalen Parksensoren für vorne und hinten sind sehr empfehlenswert, da sie den Fahrer optisch und akustisch auf Hindernisse hinweisen. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera und zwei Kameras unten an den Außenspiegeln, die ein Umgebungsbild aus der Vogelperspektive ermöglichen (im Testwagen nur Rückfahrkamera). Zwei Kameras in der Frontschürze an den vorderen Radläufen liefern je ein Bild links und rechts vom Fahrzeug und erleichtern das Herausfahren aus engen Lücken (alles optional). Der Einparkassistent vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und manövriert durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke (Aufpreis). Der Assistent funktioniert in der Praxis recht gut und ist vor allem für Personen, welche Probleme beim seitlich Einparken haben, eine sinnvolle Erleichterung. Allerdings muss die Parklücke eine gewisse Größe haben, in welche der geübte Fahrer auch ohne Assistent einparkt.

⊖ Flache Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind für den Fahrer nicht direkt einsehbar. So können auch spielende Kinder übersehen werden. Die Rücksicht im Innenspiegel fällt dürftig aus.

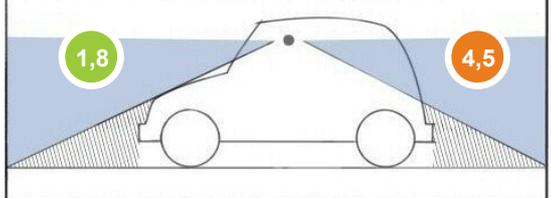
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,8

## Ein-/Ausstieg

Komfortables Ein- und Aussteigen gehört auch beim Gran Turismo nicht zu den Stärken, wenn auch die Sitze nicht so tief eingebaut sind wie bei den anderen 3ern. Es stören vor allem die hohen und breiten Schweller, die beim Ein- und Aussteigen überwunden werden müssen. Aber auch auf die flache Dachlinie sollte man achten, um sich daran nicht den Kopf zu stoßen. Mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen steigt man wegen der ausgeprägten Seitenwangen etwas schwieriger ein und aus als mit den Standardsitzen (Testwagen mit Sportsitzen).

⊕ Der Testwagen ent- und verriegelt per praktischer Fernbedienung. Optional ist auch ein schlüsselloser Zugang erhältlich: Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben, per Berührung an den vorderen Türgriffen wird ent- und verriegelt. Die Türbremsen sind kräftig genug, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten, wenn auch die Rastung hinten etwas grob ausfällt. Der Zustieg zur Rücksitzbank klappt einwandfrei - die Türöffnung ist riesig. Auf allen äußeren Sitzplätzen sind Haltegriffe am Dach vorhanden, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. Die Follow-Me-Home-Funktion leuchtet auch nach dem Verriegeln des Fahrzeugs noch kurze Zeit das Umfeld aus und erleichtert den Heimweg. In den Türgriffen befindet sich eine zusätzliche Umfeldbeleuchtung.

## 2,7 Kofferraum-Volumen\*

Das Gepäckabteil des 3er Gran Turismo ist mit 390 l von akzeptabler Größe (Volumen unterhalb der Gepäckraumabdeckung). Es lassen sich darin aber bis zu zehn handelsübliche Getränkeboxen stapeln.

⊕ Klappt man die Rücksitzbank um, vergrößert sich der Stauraum auf 785 l (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Nutzt man das komplette Ladevolumen und belädt bis zum Dach, so kann ein Volumen von über 1.300 Liter genutzt werden.



Mit 390 l Volumen ist der Kofferraum um 50 l größer als beim 3er Touring.

## 2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Nicht zuletzt wegen der vollelektrischen Heckklappe, die eine sehr große Ladeöffnung frei gibt, ist es um die Zugänglichkeit des Gepäckraums gut bestellt.

⊕ Die Heckklappe schwingt durch Druck auf die Entriegelungstaste oder Fernbedienung automatisch auf und gibt eine sehr große Ladeöffnung frei. Geschlossen wird sie per Tastendruck auf der Innenseite der Klappe. Nettes und praktisches Detail: Bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystems kann man die Heckklappe auch öffnen, indem man seinen Fuß unter die Stoßstange hält, z.B. wenn man die Hände gerade nicht frei hat (nur wenn auch der Schlüssel bei sich getragen wird). Diese Option war aber im Testwagen nicht verbaut. Die Ladekante liegt mit 70 cm in akzeptabler Höhe über der Fahrbahn. Beim Ausladen stört sie kaum, sie ist nur neun Zentimeter höher als der Kofferraumboden. Unter der geöffneten Heckklappe kann man bis 1,80 Meter aufrecht stehen. Absolut vorbildlich ist die Kofferraumbeleuchtung gelöst: Links und rechts im Kofferraum sind LED-Leuchtbänder angebracht. Diese werden durch eine zusätzliche LED-Lampe in der Heckklappe unterstützt.

## 1,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die gegen Aufpreis dreigeteilte Rücksitzlehne lässt sich einfach und ohne großen Kraftaufwand umklappen. Sie können von vorn und hinten mit separaten Hebeln bedient werden und fallen federbelastet automatisch um. Unter der Bodenplatte befindet sich ein Staufach für kleines Einkaufsgepäck. Zudem ist ein flexibles Ladungssicherungssystem vorhanden, mit dem sich große und kleine Gegenstände sicher verzurren lassen. Da der Mittelteil der Rücksitzlehne nun separat klappbar ist, gibt es keine klassische Durchlademöglichkeit mehr, einen Skisack gibt es nicht.

## 1,9 INNENRAUM

### 1,0 Bedienung

⊕ Die erste Orientierung im 3er fällt nicht schwer. Alle Grundfunktionen sind schnell verständlich. Etwas Einarbeitung ist erst erforderlich, möchte man sich in den zahlreichen Menüs des i-Drive zurechtfinden und die Einstellungen des Fahrzeugs den persönlichen Vorlieben anpassen. Nimmt man im 3er Platz, findet man erst einmal ein optimal in Höhe und Weite anpassbares Lenkrad, gut positionierte Pedale (mit einem stehenden Gaspedal) und einen gut erreichbaren und in der Funktion schnell verständlichen Automatikwählhebel vor.



Die Bedienbarkeit ist absolut vorbildlich, die Verarbeitungsqualität verdient die Bezeichnung Premium.

Das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten aber vom Lenkrad leicht verdeckten Startknopf. Drückt man diesen, erwachen die Fahrzeugsysteme zum Leben und man blickt auf klar gezeichnete Instrumente, die einwandfrei skaliert und sehr gut ablesbar sind. Für alle wichtigen Parameter sind Anzeigen vorhanden. Der Fahrer wird signalisiert, ob alle Türen und Klappen sicher verschlossen sind. Gegen Aufpreis gibt es ein weiteres großes und hochauflösendes Display im unteren Bereich der Instrumentenkombination – so viel aufwendige und praktische Technik findet man in dieser Klasse kaum. Die üblichen Sensoren für Licht und Scheibenwischer sind vorhanden, müssen aber extra bezahlt werden. Gesteuert werden die Lichtfunktionen per Drehschalter, die Nebellampen per daneben liegenden Tasten - die wohl optimale Lösung. Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet, nur die Leiste für die Assistenzsysteme ist arg weit nach unten gerutscht (links unten neben Lenkrad). Die Fensterheber funktionieren allesamt elektrisch, besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und funktionieren auch noch für kurze Zeit, wenn die Zündung aus ist. Das Bedienfeld für die aufpreispflichtige 2-Zonen-Klimaautomatik sitzt griffgünstig, die Tasten sind verständlich und groß genug. Die Umluftfunktion wird automatisch aktiviert. Auch das Radio kann man einwandfrei steuern, es bietet wie auch die größeren BMW-Modelle acht frei belegbare Stationstasten - vom Radiosender über eine Telefonnummer bis hin zu einem Navigationsziel ist alles möglich. Das optional im Testwagen verbaute Harman-Kardon-Lautsprechersystem bietet Hörerlebnis auf höchstem Niveau. Die Sitze werden gegen Aufpreis elektrisch eingestellt und haben Memory-Tasten. Gegen Aufpreis gibt es sowohl ein gut ablesbares und sinnvolles Head-Up-Display, wie auch einen Tempomat und ACC. Besonders praktisch ist die Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring gestaltet. Vorn wie hinten gibt es genügend brauchbare Ablagen, was sich BMW allerdings bei der Gestaltung der Becherhalter gedacht hat, bleibt ein Rätsel. Möchte man diese Nutzen muss man ein Fach ausclipsen, welches man dann separat im Auto verstauen muss. Immerhin waren die Konstrukteure so kreativ, eine Zeichnung auf dem Fach anzubringen, mit dem Hinweis, dass es im Handschuhfach ein extra Netz gibt, wo man es unterbringen kann.

➖ Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen behindert beim Anschnallen etwas.

## 2,3 Raumangebot vorne\*

Das Raumangebot vorne fällt großzügig aus.

➕ Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen (2,05 m). Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus, die Mittelkonsole und der voluminöse Getriebetunnel sorgen aber dafür, dass der Innenraum subjektiv kleiner ausfällt, als er tatsächlich ist.

## 2,8 Raumangebot hinten\*

Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rücksitzbank haben Mitfahrer bis knapp 1,90 m Größe genügend Platz, ohne mit dem Kopf anzustoßen, die Beinfreiheit ist dabei üppig (Vordersitze für etwa 1,85 m große Insassen eingestellt). Für ein Mittelklasse-Fahrzeug ist das Raumgefühl hervorragend.

## 3,8 Innenraum-Variabilität

Die hinteren Rückenlehnen lassen sich in der Neigung einstellen. Sitzvarianten werden beim GT aber nicht angeboten.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Größe von 1,90 m ausreichend Platz.

1,6

---

## KOMFORT

---

1,5

### Federung

Testwagen mit optionalem adaptivem Fahrwerk und 10 mm Tieferlegung.

⊕ Die Abstimmung des adaptiven Fahrwerks ist BMW sehr gut gelungen. Jeder Fahrertyp findet hier die passende Einstellung. Man kann zwischen einer komfortablen und einer sportlichen Einstellung wählen. Die Normalstellung (Comfort) bietet einen guten Kompromiss für den Alltag. Im Comfort-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nur gedämpft akustisch mit, unbequem wird es deshalb nicht. Stuckern ist nicht vorhanden, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sowie die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven fallen in allen Fahrmodi gering aus, wenn die Seitenneigung auch etwas ausgeprägter ist als bei der Limousine. Insgesamt wirkt der GT, vor allem auf kurzen Wellen und Einzelhindernissen, etwas komfortabler als die Brüder aus der 3er-Familie.

1,4

---

### Sitze

---

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigen elektrischen Sportsitzen.

⊕ Die straff gefederten Vordersitze sorgen für einen hohen Sitzkomfort und bieten eine gute Körperunterstützung, dabei ist auch der Seitenhalt in Kurven sehr gut. Die Wangenbreite der Lehnen lässt sich elektrisch individuell anpassen. Langbeinige können sich für noch mehr Oberschenkelunterstützung die Sitzfläche ausziehen. Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen. Lordosenstützen sind eine weitere Option, sie können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden. Die Fuß- und Beinabstützung ist für den Fahrer einwandfrei. Die recht straff gepolsterte Rücksitzbank hat eine zufriedenstellend konturierte, hohe Lehne, deren Neigung einstellbar ist. Die Sitzfläche ist gut geformt und lang. Man sitzt im 3er GT auch auf den Rücksitzen sehr bequem.

1,2

---

### Innengeräusch

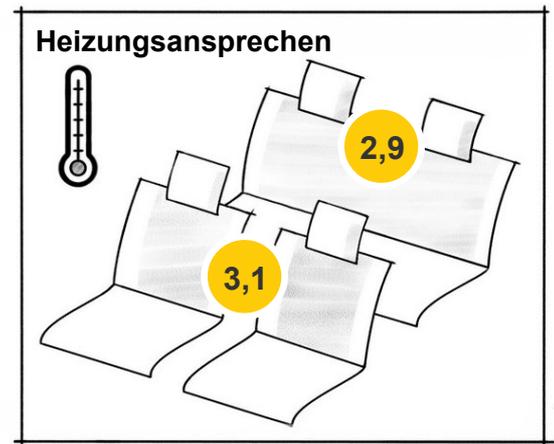
---

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig. Bei 130 km/h liegt der Pegel bei lediglich 65,0 dB(A). Die Dieselmotoren laufen geräuscharm, man nimmt sie nur wahr. Die Windgeräusche bleiben in erträglichen Grenzen. Weitere Fahrgeräusche werden im Innenraum nicht registriert.

## 2,1 Klimatisierung

Der mit der aufpreispflichtigen 2-Zonen-Klimaautomatik ausgestattete Testwagen bietet eine zufriedenstellende Heizleistung.

⊕ Bei der 2-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer die Temperatur und Luftverteilung separat regeln (1-Zonen-Klimaautomatik Serie). Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschaltung, Aktivkohlefilter sowie einen Sonnen- und Beschlagssensor. Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 2,8 Fahrleistungen\*

Der 318d stellt die Basismotorisierung des Gran Turismo dar. Der Zweiliter-Diesel leistet 105 kW/143 PS und stemmt 320 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Schlecht motorisiert ist der kleine Diesel nicht, der Wunsch nach ein paar zusätzlichen PS kommt aber im Fahrbetrieb immer wieder auf. Für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h lässt sich der BMW 6,1 Sekunden Zeit.

## 2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur ist für einen BMW-Vierzylinder einwandfrei. Beim Vibrationsverhalten macht er so manchem Benziner Konkurrenz. Man hört, dass es sich um einen Selbstzünder handelt, aber störende Brumm- oder Dröhnfrequenzen treten nicht auf. Ist der Motor betriebswarm nimmt man auch kaum noch Nageln wahr.

## 1,3 Schaltung

⊕ Die optionale Achtgang-Automatik funktioniert einwandfrei - die Gangstufen werden meist ruckfrei und im richtigen Moment geschaltet. Der Wählhebel kann intuitiv bedient werden. Zudem besteht die Möglichkeit, die Gänge manuell am Wählhebel zu schalten. Bei Konstantfahrten wählt die Automatik stets den höchstmöglichen Gang, damit herrschen niedrige, spritsparende Drehzahlen vor. Wird der EcoPro-Modus gewählt, so agiert die Automatik noch feinfühlicher und hält die Drehzahlen auch bei Leistungsanforderung stets niedrig. Im Sport-Modus hingegen wird jeder Gasbefehl spontan umgesetzt und auch mal mehrere Gänge zurück geschaltet. Die Automatik lässt dann auch deutlich höhere Drehzahlen zu. Beim Berganfahren wird das Fahrzeug bis zum Anfahren automatisch gebremst.

1,0

## Getriebeabstufung

⊕ Die acht Gänge bieten eine große Gesamtspreizung – so dass ein schneller Sprint sowie ein Dahingleiten mit niedrigen Drehzahlen möglich ist. Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die lange Gesamtübersetzung passt perfekt zum kräftigen Diesel. Bei 130 km/h dreht der Motor mit weniger als 2.000 Umdrehungen pro Minute - das spart auf langen Strecken Sprit.

1,8

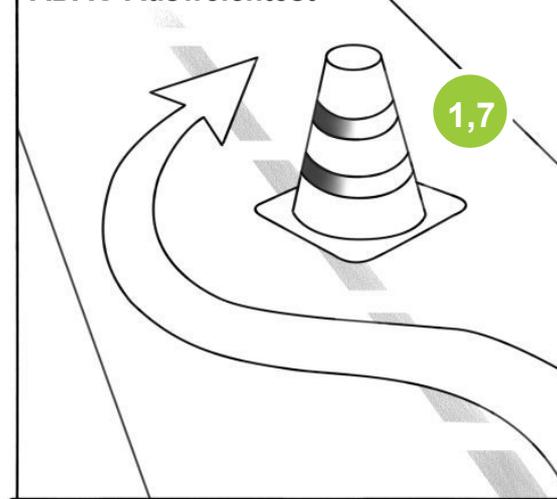
## FAHREIGENSCHAFTEN

1,4

### Fahrstabilität

⊕ Der Gran Turismo ist länger und höher und somit auch schwerer als die 3er Limousine. Trotzdem kann er sehr sportlich bewegt werden. Im Straßenverkehr fällt das leichte Übergewicht nicht auf. Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug aus der Ruhe. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug sicher beherrschbar. Auf weniger griffigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen die Hinterräder ein. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt das Fahrzeug einen sehr guten Eindruck. Das Fahrzeug lässt sich sehr schnell und agil durch den Parcours zirkeln, zeigt dabei ein weitgehend neutrales Fahrverhalten und wird effektiv vom DSC eingebremst, wodurch keine Schleudergefahr besteht. Nur bei hohen Lenkwinkeln tritt dezentes Übersteuern auf. Das leicht untersteuernde Kurvenverhalten kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Dabei sind hohe Kurvengeschwindigkeiten realisierbar. Ist das Tempo zu hoch, greift das DSC stabilisierend ein und unterstützt den Fahrer. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in der Kurve drückt das Heck sanft zum Kurvenäußeren und wird vom DSC sicher abgefangen.

### ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,8

## Lenkung\*

Optional wird eine variable Sportlenkung angeboten (im Testwagen nicht vorhanden). Aber auch die Standardlenkung gehört zu den Besten Lenkungen, die in Serienfahrzeugen verbaut werden. Die optionale Servotronic war aber im Testwagen vorhanden, sie regelt die Lenkkräfte in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit.

⊕ Die Präzision um die Mittellage und das Rückstellmoment sind tadellos, kurvige Landstraßen zu durchfahren ist eine wahre Freude, und auch auf langen Autobahnetappen sorgt die feine Abstimmung für ermüdungsfreies Fahren. Auch bei kleinen Lenkwinkeln spricht der GT gut an und dreht sich sprichwörtlich in die Kurve. Dank der variablen Lenkkräftunterstützung ist eine sehr direkte Auslegung möglich, die der Handlichkeit des 3ers zugute kommt, dabei aber gleichzeitig komfortables Rangieren ermöglicht. Der einzige Kritikpunkt ist der nicht besonders kleine Wendekreis von 11,6 m.

2,2

## Bremse

Die Bremsanlage arbeitet kräftig und standhaft.

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 318d GT durchschnittlich 37,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Conti Sport Contact 5 der Größe 225/50 R18 95W). Selbst bei sehr hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standhaft und zeigt kein Fading. Die Bremse spricht bei jedem Tempo gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Auch in Kurven bleibt der BMW beim Bremsen recht spurstabil.

1,4

## SICHERHEIT

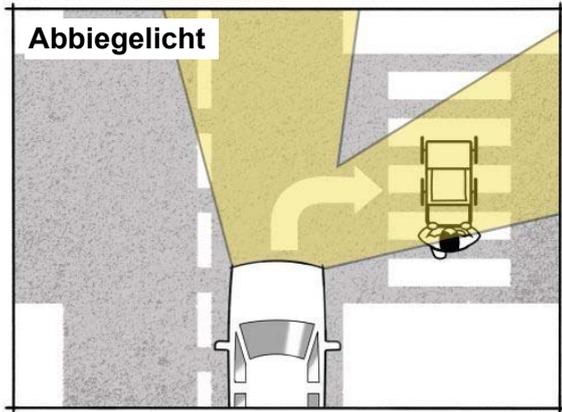
1,3

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm ist der 3er serienmäßig mit einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Run-Flat-Reifen gibt es gegen Aufpreis. Optional gibt es Xenonscheinwerfer, dynamisches Kurven- sowie Abbiegelicht und einen blendfreien Fernlichtassistenten (siehe Kapitel Sicht). Auf Wunsch gibt es auch einen Spurverlassenswarner und einen Totwinkelassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlampen bei drohender Gefahr aufmerksam gemacht. Das Kamerasystem für den Spurverlassenswarner verfügt zusätzlich über eine Verkehrszeichenerkennung und eine Kollisionswarnung. Eine Notbremsfunktion gibt es bei Wahl des optionalen ACC dazu. Ein weiteres Highlight ist das Head-Up-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer ein. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter 5-mal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Das Sicherheitspaket Active Protection leitet bei einer drohenden Kollision automatisch Maßnahmen ein, um die Insassen zu schützen. So werden die Gurtstraffer aktiviert, offene Fenster geschlossen und nach einer Kollision automatisch die Bremsen blockiert, um möglichst die Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer zweiten Kollision zu verringern.

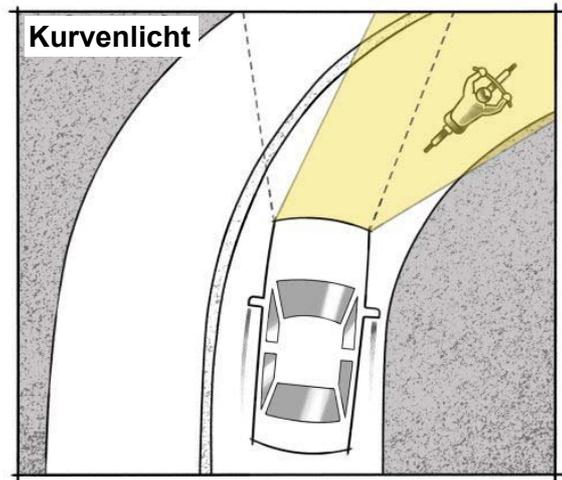
⊖ An den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten, welche den nachfolgenden Verkehr auf offenen Türen aufmerksam machen.

### Abbiegelicht



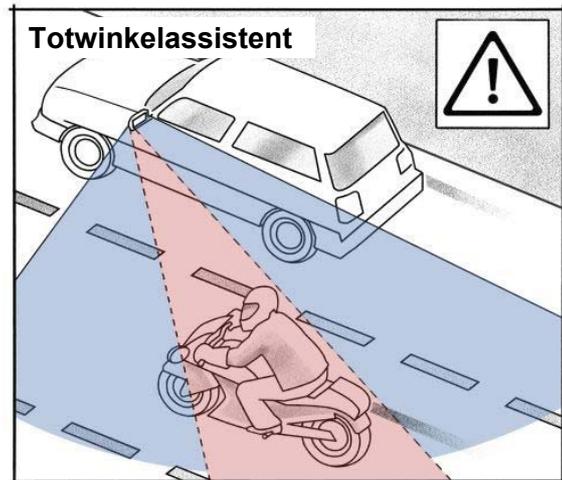
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

### Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

### Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

## 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest schneidet der 3er BMW hervorragend ab (95 % der möglichen Punkte). Der Test wurde zwar mit einer Limousine durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein.

**+** Der BMW 3er Gran Turismo ist mit einem aufwendigen Rückhaltesystem aus zweistufigen Airbags und Gurten mit Straffern und Kraftbegrenzern sowie Kopf- und durchgehenden Seitenairbags ausgestattet. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m optimalen Schutz. Sie sind nah am Kopf platziert und halten somit das Risiko von Halswirbelerkrankungen gering. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls sehr hohe Zugkraft aufbringen. Serienmäßig verfügt das Auto über die Möglichkeit, bei einem Unfall, wenn der Crash- oder Airbagsensor auslöst, die erweiterte Notruf funktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt. Zudem wird eine Sprechverbindung aufgebaut.

**-** Hinten reichen die Kopfstützen nur für 1,60 m große Insassen, zudem sind sie weit vom Kopf entfernt.

## 1,7 Kindersicherheit

Die Limousine erreicht beim ADAC Crashtest im Bereich Kindersicherheit 84 % der möglichen Punkte. Für den GT ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten.

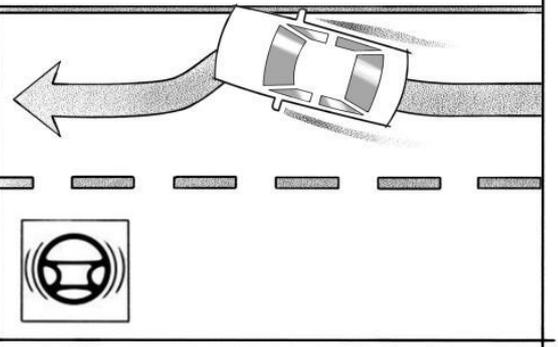
**+** Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen - besser noch mit dem Isofix-System. Der Beifahrerairbag ist deaktivierbar (Aufpreis), wodurch auch dieser Sitz für Kinderrückhaltesysteme verwendet werden kann. Der Einbau von sehr hohen Kindersitzen ist möglich, wenn auch auf der Rücksitzbank nur gerade noch so. Alle Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

**-** BMW empfiehlt nur auf den hinteren Außensitzen Kindersitze zu befestigen, der Mittelsitz ist aufgrund seiner Formgebung auch nicht dafür geeignet. Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich auch von Kinderhänden leicht deaktivieren.

## 1,9 Fußgängerschutz

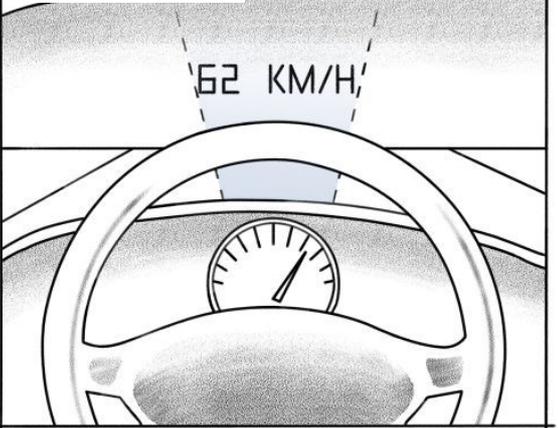
Die Limousine saht beim ADAC Crashtest im Bereich Fußgängerschutz 78 % der möglichen Punkte ab. Der Gran Turismo sollte ähnlich gut abschneiden.

### Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

### Headup-Display



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

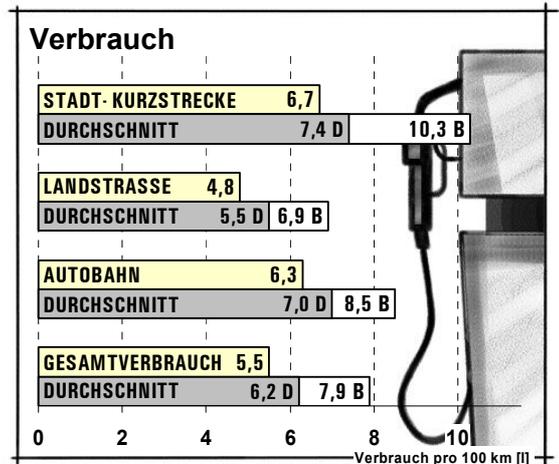
## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum liegt bei 5,5 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 176 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest erhält der 318d GT somit 30 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,7 l, außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei 6,3 l Diesel pro 100 km.

### 2,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf ordentlichem Niveau. Der Lohn sind 37 von 50 Punkten im EcoTest. Insgesamt kann der 318d GT Automatik im ADAC EcoTest nur 67 Punkte einfahren und erhält damit lediglich drei Sterne.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

## 3,2 AUTOKOSTEN

### 2,2 Betriebskosten\*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 318d GT nicht zu verschwenderisch mit dem weniger teuren Dieselmotor umgeht, erhält er folglich bei den Betriebskosten eine gute Benotung.

### 3,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er GT durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### 2,1 Wertstabilität\*

+ Der 3er BMW hat sich bisher auf dem Gebrauchtwagenmarkt immer als wertstabiles Auto präsentiert. Das wird auch für die Gran Turismo-Variante gelten. Deswegen wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,9

## Kosten für Anschaffung\*

➔ Teuer zeigt sich der 318d Gran Turismo in der Anschaffung. Mit Automatikgetriebe muss man mindestens 38.300 Euro berappen. Das ist besonders angesichts der nicht unbedingt reichhaltigen Serienausstattung ein stolzer Preis. Interessant ist, das BMW trotz des hohen Grundpreises selbst für eine Beifahrerairbag-Deaktivierung noch einen geringen Aufpreis verlangt. Besonders empfehlenswerte Extras sind die zahlreichen aktiven Sicherheitssysteme und das Sicht-Paket mit modernster Lichttechnik.

4,4

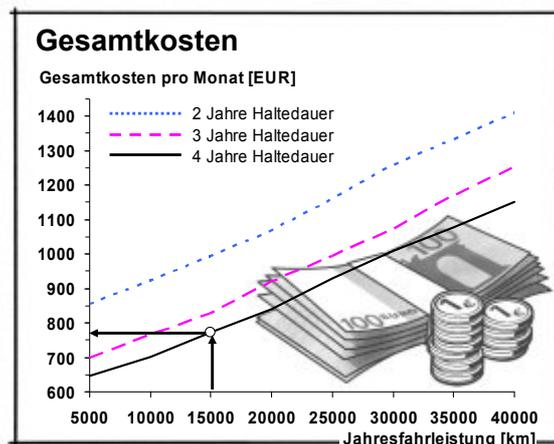
## Fixkosten\*

➔ Die KFZ-Versicherungsklassen liegen durchweg sehr ungünstig was zu hohen Fixkosten führt. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 224 Euro.

3,1

## Monatliche Gesamtkosten\*

Den niedrigen Betriebskosten stehen hohe Fixkosten gegenüber. Zudem wirkt sich der teure Anschaffungspreis negativ auf den Wertverlust aus. Dadurch schneidet der 318d GT bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten innerhalb seiner Klasse nur durchschnittlich ab.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 774 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	320i	328i	335i	318d (DPF)	320d (DPF)	325d (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	6/2979	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	180 (245)	225 (306)	105 (143)	135 (184)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	400/1200	320/1750	380/1750	450/1500
0-100 km/h[s]	7,9	6,1	5,7	9,7	8,0	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	250	250	210	230	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,6 SP	6,7 SP	8,1 SP	4,5 D	4,9 D	5,1 D
CO2 [g/km]	153	156	188	119	129	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/22	16/24/23	16/26/24	18/24/25	18/24/25	18/26/26
Steuer pro Jahr [Euro]	126	132	216	208	228	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	802	885	1043	746	786	849
Preis [Euro]	36.650	41.000	47.200	36.150	39.250	42.450

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R18W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,6/11,65 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>6,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,3 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,7/4,8/6,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	127 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>176 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>65,0 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4824/1828/1508 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2055 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1695 kg/435 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>390 l/785 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	<b>1035 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>113 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>66 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>135 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>460 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>774 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/25
Grundpreis	38.300 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (Sicht-Paket)	1.590 Euro <sup>o</sup>
Abstandsregelung, elektronisch	1.100 Euro
Automatikgetriebe	ab 2.150 <sup>o</sup>
elektronische Dämpferkontrolle	1.100 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (oder Sicht-Paket)	150 Euro <sup>o</sup>
Head-Up-Display	980 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht (Sicht-Paket)	1.590 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch	ab 490 <sup>o</sup>
PRE-SAFE (Active Protection)	350 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	130 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	310 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	560 Euro <sup>o</sup>
Verkehrsschilderkennung	320 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht (oder Sicht-Paket)	980 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik (2-Zonen-Klima: 650 €)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (ab)	1.490 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (3-teilig)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Lackierung Metallic	840 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	1.500 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,8</b>
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	1,4
Alltagstauglichkeit	2,5	Lenkung*	1,8
Sicht	2,1	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	2,8	<b>Sicherheit</b>	<b>1,4</b>
Kofferraum-Volumen*	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Kofferraum-Variabilität	1,5	Kindersicherheit	1,7
<b>Innenraum</b>	<b>1,9</b>	Fußgängerschutz	1,9
Bedienung	1,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
Raumangebot vorne*	2,3	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,0
Raumangebot hinten*	2,8	Schadstoffe	2,3
Innenraum-Variabilität	3,8		
<b>Komfort</b>	<b>1,6</b>		
Federung	1,5	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,2</b>
Sitze	1,4	Betriebskosten*	2,2
Innengeräusch	1,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Klimatisierung	2,1	Wertstabilität*	2,1
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,9</b>	Kosten für Anschaffung*	4,9
Fahrleistungen*	2,8	Fixkosten*	4,4
Laufkultur	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,1
Schaltung	1,3		
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen