



BMW 320d Gran Turismo Luxury Line Steptronic

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

BMW hat den 3er Gran Turismo aufgefrischt und bietet ihn nun mit 18 unterschiedlichen Motor-, Getriebe- und Antriebsvarianten an. Eine davon besteht aus Zweiliter-Dieselmotor, Achtgang-Sportautomatik und Heckantrieb. Im 320d GT leistet der Motor 190 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Das Getriebe überträgt die Antriebskraft weitgehend ruckfrei an die Antriebsräder und wählt die Schaltzeitpunkte situationsgerecht. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt, sodass der Motor bei Tempo 130 mit nur 1.900 1/min dreht. Im EcoTest erreicht der BMW einen akzeptablen Testverbrauch von 5,5 Liter pro 100 km. Inakzeptabel ist jedoch der NOx-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus - insgesamt bekommt der 320d GT nur zwei von fünf Sternen. In der getesteten Luxury Line stattet BMW den 3er mit einigen Komfortfeatures wie einem Licht-/Regensensor, einer Zweizonen-Klimaautomatik, Ledersitzen mit Sitzheizung und einer dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehne aus. Auch LED-Scheinwerfer gehören zum Serienumfang, da diese aber einen Lichtstrom unterhalb von 2.000 Lumen besitzen, spart sich BMW die sinnvolle Scheinwerferreinigungsanlage. Während Parksensoren am Heck ab Werk verbaut sind, kosten alle weiteren Assistenzsysteme wie Sensoren vorn, eine Heckkamera, das City-Notbremssystem und die adaptive Lichtverteilung Aufpreis. Der 3er GT bietet neben einer guten Verarbeitung einen hohen Komfort und zeigt sich sowohl für den Familieneinsatz als auch für die Langstrecke gewappnet. Doch dafür verlangt BMW eine ordentliche Summe: 49.050 sind mindestens fällig, der Testwagenpreis liegt sogar bei stattlichen 62.860 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi A5 Sportback, Ford Mondeo, Opel Insignia.

- + gutes Platzangebot vorn, gutes optionales Fernlichtsystem, klar strukturiertes Bedienkonzept, angemessene Fahrleistungen
- keine Scheinwerferreinigungsanlage, Fondmittelplatz ungeeignet zur Kinder-sitzbefestigung, erhöhter NOx-Ausstoß

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 3,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	3,0

EcoTest ★★☆☆☆

2,6

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

Der 3er GT ist neben der Basisausstattung in vier weiteren Ausstattungslinien (Advantage, Sport Line, Luxury Line, M Sport) erhältlich. Die im Testwagen verbaute Luxury Line steht für ein klassisch elegantes Design. Dann werben Chromblenden die Karosserie und Edeldholz-Applikationen sowie die Lederausstattung den Innenraum auf.

3,2

Alltagstauglichkeit

Dank des 57 l Tanks sind mit dem 3er GT Reichweiten bis rund 1.035 km mit einer Tankfüllung möglich. Die Transporteigenschaften sind bestenfalls durchschnittlich. Sowohl die erlaubte Dach- als auch die Stützlast betragen nur 75 kg - eine Reling ist nicht erhältlich. Die zulässige Anhängelast beträgt bei gebremsten Anhängern 1.600 kg. Durch die Fahrzeuglänge von knapp fünf Metern und einer Karosseriebreite von 2,05 m (inkl. Außenspiegel) zeigt sich der 3er GT für den Stadtverkehr nur bedingt geeignet. Hier stört auch der große Wendekreis von 11,7 m.

2,9

Licht und Sicht

Die Karosserieabmessungen lassen sich zwar zufriedenstellend abschätzen, sowohl die Front als auch das Heck entziehen sich aber dem Blick des Fahrers. Bei der Rundumsichtmessung fallen die massiven C-Säulen besonders negativ auf.

Beim Rangieren helfen ab Werk nur Parksensoren am Heck. Für Parksensoren vorn, eine Heckkamera, eine 360°-Kamera, die ein Bild aus der Vogelperspektive erzeugt, sowie einen Einparkassistenten verlangt BMW Aufpreis. Der 3er GT ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern für Abblend- und Fernlicht ausgestattet. Während die bei LED-Scheinwerfern gesetzlich vorgegebene Leuchtweitenregulierung vorhanden ist, spart sich BMW die Scheinwerferreinigungsanlage, da die Scheinwerfer einen Lichtstrom unterhalb von 2.000 Lumen besitzen.

Annehmlichkeiten wie ein automatisch abblendender Innen- und fahrerseitiger Außenspiegel gibt es nur gegen Aufpreis. Dann senkt sich auch der Beifahrerspiegel beim Rückwärtsfahren automatisch ab, das ist beim Längsparken am Straßenrand praktisch.

⊕ Optional sind für den BMW ein einfacher Fernlichtassistent und gegen deutlich höheren Aufpreis adaptive LED-Scheinwerfer erhältlich. Trotz des höheren Aufpreises sind die adaptiven Scheinwerfer sehr empfehlenswert, da sie eine an die Geschwindigkeit

⊕ Abgesehen von kleinen Nachlässigkeiten wie den etwas breiten Spaltmaßen, hinterlassen sowohl die Karosserie- als auch die Innenraumverarbeitung einen guten Eindruck. Die im Innenraum verwendeten Materialien wirken weitgehend hochwertig und sorgen samt der serienmäßigen Ambientebeleuchtung für einen wertigen Eindruck.

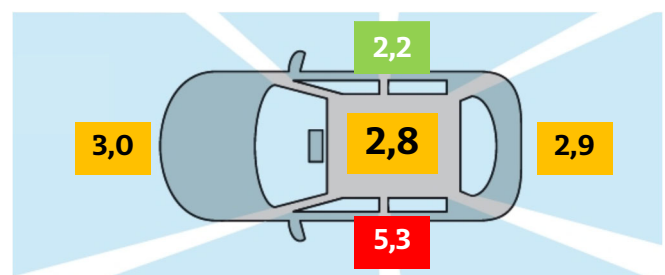
In der Luxury-Line besitzt der BMW eine Bereifung mit Notlaufeigenschaften, die trotz Luftverlust eine Weiterfahrt ermöglichen. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord.

⊖ Ein Not- oder Reserverad bietet BMW nicht an. Für Fahrzeuge mit Reifen ohne Notlaufeigenschaften wird ein Reifenreparaturset angeboten, allerdings nur gegen Aufpreis - wird es nicht mitbestellt, ist eine Weiterfahrt nach einer Reifenpanne nicht möglich.

angepasste Lichtverteilung und einen dynamischen Fernlichtassistenten beinhalten.

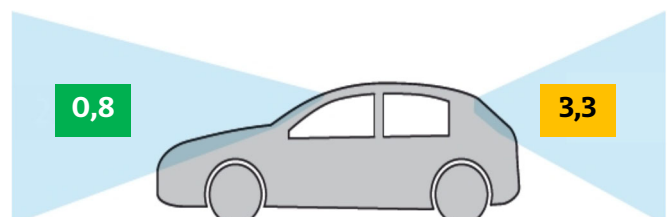
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Am Heck fehlt ein Scheibenwischer, was die Sicht nach hinten bei widrigen Wetterbedingungen erschwert. Aufgrund des hohen Hecks lassen sich Hindernisse oder spielende Kinder hinter dem Fahrzeug leicht übersehen - daher sollte die Rückfahrkamera unbedingt geordert werden.

2,6 Ein-/Ausstieg

Die stark ausgeformten Wangen der optionalen Sportsitze beeinträchtigen den Ein- und Ausstiegskomfort vorn. Im Fond ragt der Radlauf in den Einstiegsbereich und die Sitzfläche liegt recht tief, insgesamt kommt man aber ordentlich rein und raus. Immerhin gibt es Haltegriffe über allen Türen.

Beim Auf- und Abschließen des Fahrzeugs beleuchten die Scheinwerfer das Fahrzeugvorfeld und es gibt Spots an den Türaußengriffen.

⊖ Optional ist der schlüssellose Komfortzugang erhältlich. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung lassen sich 390 l verstauen, bis zur Heckscheibe finden bis zu zehn Getränkekisten bzw. 530 l Platz. Klappt man die Rücksitzlehne um, steigt das Volumen auf 785 bzw. 1.325 l.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die mit 70 cm ziemlich hohe Ladekante erschwert das Beladen mit schwerem Gepäck, ansonsten ist der Kofferraum tadellos nutzbar. Unter der geöffneten Heckklappe können allerdings nur Personen bis zu einer Größe von rund 1,80 m aufrecht stehen.

⊕ Eine elektrische Heckklappe gibt es serienmäßig. Damit die Klappe auch in niedrigen Garagen geöffnet werden kann, lässt sich die Öffnungshöhe einstellen. Praktisch: Ist das Fahrzeug mit dem Komfortzugang ausgestattet, reicht ein Fußschwenk unter die Stoßstange und die Heckklappe fährt auf. Der Ladeboden liegt nur neun Zentimeter unter der Ladekante, wodurch man das

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich auch vom Kofferraum aus dreigeteilt nach vorn umklappen. Dank des ab der Ausstattungsvariante Advantage serienmäßigen Ablagenpakets gibt es ein Netz rechts und ein Spannband links im Kofferraum und Gepäckraumschienen mit zwei



Die Sicht nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen etwas eingeschränkt.

aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 390 l Volumen ist der Kofferraum des 3er GT von klassenüblicher Größe.

Gepäck zumindest beim Ausladen nicht zu weit anheben muss. Das Ladeabteil ist mit mehreren LED-Leuchtmitteln ausreichend beleuchtet. Unter dem Kofferraumboden gibt es Staufächer für die Kofferraumabdeckung.

verschiebbaren Zurrösen. Auch unter dem Kofferraumboden finden sich Staufächer.

⊖ Ein Kofferraum-Trennnetz, das die Passagiere bei einem Unfall vor nach vorn fliegenden Gepäckstücken schützen könnte, ist nicht erhältlich.

2,2 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Das BMW-Cockpit präsentiert sich dank klar getrennter Bedieneinheiten auf den ersten Blick übersichtlich. Da es aber viele recht kleine Schalter gibt, ist eine gewisse Orientierung anfangs nötig. Auch das iDrive-Bediensystem bietet zahlreiche Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten, dessen Umfang erst eingepägt werden muss. Nichts desto trotz kommt man mit den Grundfunktionen bereits nach kurzer Zeit zurecht.

⊕ Der Fahrerplatz lässt sich dank höhen- und weiteneinstellbarem Lenkrad an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen. Startknopf, Radio- und Klimabedienteile sowie das Hauptdisplay sind in guter Höhe platziert, was die Erreich- bzw. Ablesbarkeit erleichtert. Der serienmäßige Licht- und Regensensor, sowie der optionale Fernlichtassistent erhöhen den Bedienkomfort. Praktisch: Sowohl der Regen- als auch der Fernlichtsensor lassen sich über separate Schalter samt Kontrolllampe am Lenkstockhebel aktivieren. Dadurch ist der Status klar ersichtlich. Eine umfangreiche Schalterbeleuchtung hilft bei der Orientierung im Dunkeln.

Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, ist einwandfrei ablesbar und bietet sowohl Bordcomputer als auch Statusanzeigen, wie beispielsweise die analoge Öltemperaturanzeige.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 3er GT ist ab Werk mit einem Radio samt CD-/MP3-Player und einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung ausgestattet. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Stationstasten - Radiosender, Telefonnummern, Untermenüs oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden. Externe Geräte können serienmäßig über einen AUX-Anschluss mit dem Fahrzeug gekoppelt werden.

Alle weiteren Multimedia-/Konnektivitäts-Möglichkeiten kosten Aufpreis. So hat man u.a. die Wahl zwischen einem günstigeren Navi und einer teureren Festplattenavigation. Ordert man das teurere System, besitzt der iDrive-Kontroller eine Touch-Oberfläche, auf der man Buchstaben- und Zahlen mit dem Finger

1,9 Raumangebot vorn

Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus, die Mittelkonsole und der voluminöse Getriebetunnel sorgen aber dafür, dass man sich leicht beengt fühlt.

⊖ Einige Schalter wie die der Fahrerassistenzsysteme sind links neben dem Lenkrad unterhalb des Lichtschalters platziert und daher nicht optimal einsehbar. Bei neueren BMW-Modellen gibt es eine zentrale Steuereinheit in der Mittelkonsole für die Sicherheitssysteme. Leuchtet diese grün, ist auf einen Blick ersichtlich, dass alle Helferlein aktiviert sind - sie fehlt beim 3er.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität liegen beim BMW auf hohem Niveau.

schreiben kann; das System erkennt sie zuverlässig. Ebenfalls optional gibt es eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones, eine Audio-/Video-Streamingfunktion via Wi-Fi und einen WLAN-Hotspot. Des Weiteren sind Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie der Concierge Service (tel. Auskunftsdienst) und Remotefunktionen (Appsteuerung per Smartphone) erhältlich. Angeboten wird auch ein mobiles Internetportal sowie das Online Entertainment mit Zugriff auf Musiktitel. Erhältlich sind auch Lautsprecher Systeme, ein DAB-Tuner sowie eine TV-Funktion. Eine Apple CarPlay Vorbereitung zur Koppelung des iPhones kann geordert werden.

⊖ Android Auto ist nicht erhältlich.

⊕ Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen (2,05 m).

2,9 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). Das Raumgefühl ist angesichts der nur durchschnittlichen Innenbreite recht angenehm, auch wenn man mit den Ellenbogen an der Seitenverkleidung anstößt und die C-Säule direkt neben dem Kopf verläuft.

3,5 Innenraum-Variabilität

Vorn gibt es einige, gut nutzbare Ablagen, sowie Becherhalter in der Mittelkonsole. Ablagefächer unter den Sitzen fehlen aber. Das recht kleine und unklimateierte Handschuhfach ist immerhin abschließbar.

⊖ Hinten stehen nur schmale Türfächer und Netze an den Vordersitzlehnen zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es nur noch zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.

2,4 KOMFORT

2,3 Federung

Für den 320d GT gibt es neben dem Standardfahrwerk entweder ein optionales M Sportfahrwerk oder das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk. Dabei kann der Fahrer die Dämpfercharakteristik entweder in Richtung Komfort oder Sport wählen. Das adaptive Fahrwerk wurde überarbeitet und ist nun im Vergleich zum Vorgänger etwas straffer abgestimmt, was das Fahrgefühl des BMW verbessern soll, den Abrollkomfort aber mindert. Vor allem wenn beide Räder einer Achse angeregt werden, beispielsweise durch Querfugen, wirkt das Fahrzeug etwas stößig. Ähnlich ist es

2,4 Sitze

Bei den optionalen und im Testwagen verbauten Sportsitzen lassen sich sowohl die Lehnenwangenbreite einstellen als auch die Sitzflächen verlängern. Gegen weiteren Aufpreis gibt es eine elektrische Einstellung samt Memoryfunktion für den Fahrer. Ein weiteres Extra ist die in Intensität und Höhe einstellbare Lordosenstütze. Im Fond ist das Polster ebenfalls straff und die Konturierung bestenfalls noch zufriedenstellend. Zur Mitte hin ist der Seitenhalt nicht besonders ausgeprägt. Große Personen finden auf der Rückbank etwas wenig Oberschenkelunterstützung vor. Der Mittelsitz ist hart sowie unbequem



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

auf schlechten Landstraßen, da das Fahrwerk die Oberflächenbeschaffenheit kopiert und das Fahrzeug dadurch etwas unruhig ist.

⊕ Punkten kann der BMW bei niedrigen Geschwindigkeiten, da es die Federung schafft, viele Unebenheiten wie beispielsweise einseitige Einzelhindernisse gut zu filtern. Auch auf der Autobahn bietet der 3er GT einen guten Federungskomfort. Das Fahrzeug liegt weitgehend ruhig auf der Straße und auch die Aufbaubewegungen sowie -beschleunigungen fallen moderat aus.

und es stört der breite Mitteltunnel, wodurch er sich bestenfalls für kurze Strecken eignet.

⊕ Die straff gefederten Sportsitze sorgen vorn für einen hohen Sitzkomfort und bieten eine gute Körperunterstützung samt gutem Seitenhalt. Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen und bieten dadurch Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Dienlich ist hierbei auch die Mittelarmlehne, die sich allerdings nicht in der Neigung an den Fahrer anpassen lässt.

2,8 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 durchschnittliche 68 dB(A). Das Diesellaggregat macht nach einem Kaltstart durch seine harte Arbeitsweise deutlich auf sich aufmerksam, hält sich mit dem Erreichen der Betriebstemperatur aber akustisch im Hintergrund. Die

Windgeräusche bleiben in erträglichen Grenzen, an der B-Säule ist bei höheren Geschwindigkeiten das Pfeifen des Fahrtwindes zu vernehmen. Weitere Fahrgeräusche fallen im Innenraum nicht unangenehm auf.

2,4 Klimatisierung

⊕ In der Basisausstattung ist der 3er GT mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Bei der Luxury Line ist sogar ab Werk eine Zweizonen-Klimaautomatik mit einstellbarer Automode-Intensität verbaut. Neben der Temperatur können Fahrer und Beifahrer auch die Luftverteilung ihren Wünschen entsprechend anpassen. Zum Umfang der Zweizonen-Klima gehören ein Luftqualitäts-, Sonnen- und Beschlagsensor sowie Fondausströmer in der Mittelkonsole. Beim Luxury gibt es die Lederausstattung mit Sitzheizung vorn ab Werk, eine

Sitzheizung auf den äußeren Fondplätzen sowie eine Lenkradheizung können optional geordert werden. Abgedunkelte Scheiben im Fond gibt es ebenfalls nur gegen Aufpreis.

⊖ Eine Synchronisation der Temperatur und Luftverteilung mittels einem Tastendruck, falls man allein unterwegs ist, ist nicht vorgesehen. Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht vollständig.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ BMW gibt die Höchstgeschwindigkeit mit 226 km/h und eine Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 7,7 Sekunden an. Im ADAC Autotest überzeugt der 320d GT

nicht nur beim Sprint von 60 auf 100 km/h, der nach 4,8 s abgeschlossen ist, sondern auch beim Durchbeschleunigen aus niedrigen Geschwindigkeiten.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Dieselmotor überträgt trotz Ausgleichswelle deutlich spürbare Vibrationen an das Lenkrad. Diese fallen insgesamt zwar nicht zu stark aus, bei einem 3er-BMW erwartet man diese aber nicht. Störendes Brummen hingegen verkneift sich der Motor weitgehend, auch dank intelligent regelnder Automatik.

⊕ Der Zweiliter-Selbstzünder wird von einem Turbolader mit variabler Turbinengeometrie aufgeladen und die Common-Rail-Direkteinspritzung besitzt maximale Einspritzdrücke von bis zu 2.000 bar. Das Resultat ist eine direkte Gasannahme und eine gleichmäßige Leistungsentfaltung.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Das für den 320d GT optional erhältliche Achtgang-Sportautomatikgetriebe gibt es samt Schaltwippen am Lenkrad, mit welchen sich die Schaltvorgänge manuell einleiten lassen. Man macht aber nichts verkehrt, wenn man die Steuerung der komfortabel und situationsgerecht schaltenden Automatik überlässt. Dank feinfühligere Kriechfunktion und Berganfahrhilfe gelingt das Anfahren auch an Steigungen sanft. Das Start-Stopp-System

funktioniert tadellos. Der Motor springt beim Wechsel vom Brems- auf das Gaspedal spontan wieder an, was zügiges Starten ermöglicht.

BMW hat die Gesamtübersetzung lang gewählt, im größten Gang dreht die Kurbelwelle bei Tempo 130 mit nur 1.900 1/min. Bei ruhiger Fahrweise wählt die Automatik möglichst niedrige und spritsparende Drehzahlen.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Der 3er GT bietet mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk eine gute Fahrstabilität, überzeugt aber nicht auf ganzer Linie. BMW möchte dem Fahrer ein direktes Fahrgefühl vermitteln, dazu wird die Lenkung nur wenig gedämpft, um möglichst viele Fahrbahneinflüsse an den Fahrer zu reichen. Das hat aber auch den Effekt, dass der BMW Spurrinnen nachfährt und auch Fahrbahnverwerfungen Einfluss auf die Richtungsstabilität haben. Vor allem bei hohen Geschwindigkeiten ist entspanntes Fahren dadurch nur bedingt möglich, da man des Öfteren korrigieren muss.

⊕ Den ADAC Ausweichtest meistert der 3er GT mit Bravour. Selbst wenn man das Lenkrad entsprechend einer Schrecksituation anreißt, lässt sich der BMW leicht

untersteuernd durch den Parcours fahren. Das Fahrzeug bleibt dabei stets sicher lenkbar, durch das Untersteuern wirkt der rund 1,7 t schwere BMW aber nicht sehr dynamisch. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der BMW über die Vorderräder weg, was auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt - der Grenzbereich liegt aber recht hoch. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Gran Turismo unkritisch mit dem Heck nach, im Bedarfsfall hilft das elektronische Stabilitätsprogramm. Auf weniger griffigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen die Hinterräder ein.

2,1 Lenkung

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit der Servotronic ausgestattet, die die Lenkkraftunterstützung entsprechend der Geschwindigkeit anpasst. Gegen Aufpreis ist die variable Sportlenkung erhältlich (nicht im Testwagen). Dann variiert zusätzlich das Übersetzungsverhältnis abhängig vom Lenkeinschlag. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, braucht es beim Testwagen knapp drei Lenkraddrehungen.

⊕ Die Lenkung spricht spontan an und und punktet mit einer guten Präzision. Selbst auf kurvigen Landstraßen lässt sich der notwendige Lenkwinkel meist exakt abschätzen, wodurch nur selten Korrekturen nötig sind. Das Lenkgefühl um die Mittellage könnte allerdings ausgeprägter sein und mehr Rückmeldung über die Stellung der Vorderräder geben.

3,2 Bremse

Die Bremse lässt sich tadellos dosieren, man hat stets ein gutes Pedalgefühl. Die Messwerte überzeugen dagegen

nicht vollständig: 37,2 m Bremsweg aus 100 km/h sind kein herausragender Wert.

2,3 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Der 3er GT bietet u. a. mit einem City-Notbremsassistenten, der aktiven Geschwindigkeitsregelung samt Auffahrwarnung und Anbremsfunktion sowie dem Spurverlassenswarner und einem Totwinkelassistenten eine gute aktive Sicherheitsausstattung. Ergänzt wird das Angebot durch ein Head-up-Display und einen Müdigkeitswarner. Einziger Wermutstropfen: BMW verlangt für alle zuvor genannten und durchaus empfehlenswerten Systeme Aufpreis. Nur ein Geschwindigkeitslimiter und ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sind ab Werk an Bord.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der ADAC Crashtest wurde im Mai 2012 mit der 3er Limousine durchgeführt, ein ähnliches Ergebnis wird beim 3er GT erwartet. Der BMW ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Höheneinstellbare Sicherheitsgurte, Knieairbags vorn sowie Seitenairbags im Fond sind nicht erhältlich. Es besitzen nur die Gurte des Fahrer- und Beifahrersitzes Gurtstraffer und Kraftbegrenzer.

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der BMW 3er beim Insassenschutz sehr gute 95 Prozent der möglichen Punkte und in der Summe die vollen fünf Sterne im Crashtest. Während die Kopfstützen der Vordersitze für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m reichen, lassen sie sich im Fond nur für Personen bis 1,70 m herausziehen. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. Der automatische Notruf ist serienmäßig verbaut. Werden die Airbags ausgelöst oder die Notruftaste am Dachhimmel gedrückt, wird das System aktiviert. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprachverbindung aufgebaut. Das optionale 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 betätigt, um möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr weiterer Kollisionen zu verringern.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsssystem	Option
	vorausschauendes Notbremsssystem	Option
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,5 Kindersicherheit

Die 3er Limousine erreicht im ADAC Crashtest im Bereich der Kindersicherheit 84 Prozent der möglichen Punkte. Für den GT ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten.

⊕ Dank Beifahrerairbagabschaltung können Kindersitze rechts vorn problemlos mit dem Gurt befestigt werden. Auf den Fondaußenplätzen ist die Montage mittels Isofix-Halterungen oder mit den Gurten möglich. Einzig die Nutzung von hohen Kindersitzen ist eingeschränkt, da diese unter Umständen an den Dachsäulen anstehen.

⊖ Eine i-Size-Freigabe gibt es beim 3er GT nicht. Der Fondmittelsitz ist laut Bedienungsanleitung für die Montage von Kindersitzen ungeeignet. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich auch von Kinderhänden leicht deaktivieren.

2,6 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest erreicht das Fahrzeug durchschnittliche 78 Prozent der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz. Vor allem der hintere Bereich der Motorhaube bietet noch Verbesserungspotenzial.

3,9 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Der 320d GT erhält mit einer CO₂-Bilanz von 175 g pro Kilometer nur 25 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 l Diesel auf 100 km, der sich aus 5,7 l/100 km innerorts, 4,9 l/100 km außerorts und 6,4 l/100 km auf der Autobahn zusammensetzt.

4,3 Schadstoffe

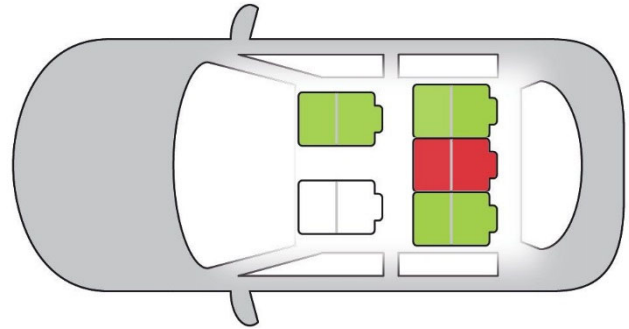
⊖ Schlecht fällt das Ergebnis bei den Schadstoffen aus. Vor allem der Stickoxidausstoß fällt im anspruchsvollen Autobahnzyklus zu hoch aus. Aufgrund des Speicherkat-Systems bekommt BMW die Schadstoffe hier nicht gänzlich in den Griff. Auf ein SCR-Reinigungssystem wurde verzichtet.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5)
■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)



⊕ Optional gibt es für den 3er GT einen City-Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung. Droht bis Tempo 60 ein Zusammenstoß, wird automatisch eine Bremsung eingeleitet.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,3 AUTOKOSTEN

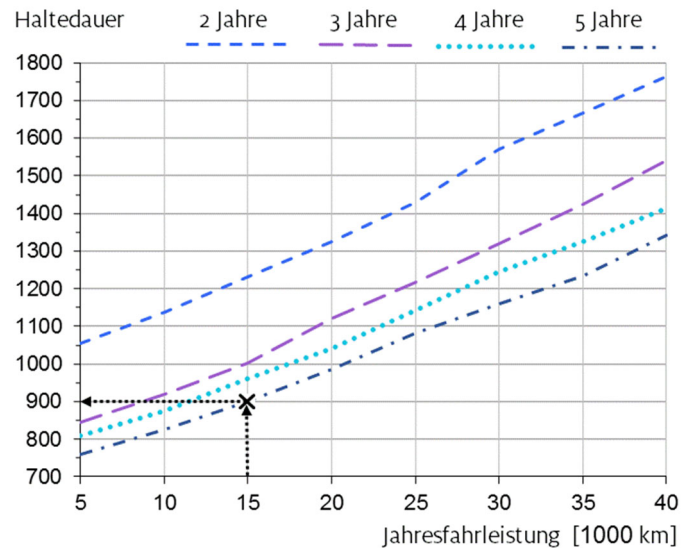
3,3 Monatliche Gesamtkosten

Die Gesamtkosten des 320d GT liegen auf durchschnittlichem Niveau. Während sich die Betriebs- und Fixkosten (Steuer und Versicherung) im Vergleich zur direkten Konkurrenz auf etwa gleicher Höhe befinden, fällt der absolute Wertverlust ein gutes Stück höher aus. Doch auch die Werkstattkosten liegen hoch. Die Motorsteuerung übernimmt eine wartungsarme Kette. Der 3er GT besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige und muss gemäß Hersteller alle 30.000 km oder zwei Jahre zum kleinen und alle 60.000 km oder vier Jahre zum großen Service in die Werkstatt. Die Werkstattstundenpreise sind bei BMW allerdings hoch, genauso wie der Anschaffungspreis. Der getestete GT kostet mindestens 49.050 Euro, was ein stattlicher Preis ist.

⊖ BMW gewährt keine allgemeine Fahrzeuggarantie, sondern nur die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Sachmängelhaftung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 900 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	320i	330i	340i	318d	320d	325d	330d	335d
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1.998	4/1.998	6/2.998	4/1.995	4/1.995	4/1.995	6/2.993	6/2.993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	185 (252)	240 (326)	110 (150)	140 (190)	165 (224)	190 (258)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1.350	350/1.450	450/1.380	320/1.500	400/1.750	450/1.500	560/1.500	630/1.500
0-100 km/h [s]	8,0	6,1	5,1	9,3	7,8	6,4	5,7	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	250	250	210	230	240	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,1 S	5,9 S	7,0 S	4,5 D	4,6 D	4,7 D	5,1 D	5,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	139	134	159	117	120	124	135	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/23	16/26/23	16/27/24	17/23/25	17/25/25	19/27/26	19/27/26	19/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	128	118	188	234	240	248	365	391
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	807	937	1073	746	789	913	991	1078
Preis [Euro]	38.950	46.150	52.350	38.700	41.450	47.500	51.300	56.050

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbodieselmotor, Euro 6, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	140 kW /190 PS (bei 4.000 1/min)
Maximales Drehmoment	400 Nm (bei 1.750 1/min)
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Achtgang-Automatik (Option)
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km	4,5 l
CO ₂ -Ausstoß	118 g/km
cW-Wert/Stirnfläche	0,28/2,31 m ²
Klimaanlage Kältemittel	R1234YF
Reifengröße (Serie)	225/50 R18 Runflat
Länge/Breite/Höhe	4.824/1.828/1.508 mm
Leergewicht/Zuladung	1.670/495 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	745/1.600 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.600 l
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	57/- l
Garantie Allgemein/Rost	keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,8 s
Elastizität 60 – 100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 95 W
Reifenmarke Testwagen	ContiSportContact5 SSR
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100 km
Stadt/Land/BAB	5,7/4,9/6,4 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	146 g/km (WTW* 175 g/km)
Reichweite	1.035 km
Innengeräusch 130km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2.055 mm
Leergewicht/Zuladung	1.725/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/785/1.325 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	85 Euro	Werkstattkosten	107 Euro
Fixkosten	138 Euro	Wertverlust	570 Euro
Monatliche Gesamtkosten	900 Euro		
Steuer pro Jahr	236 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/25		
Basispreis BMW 320d GT Luxury Steptronic	49.050 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.07.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.860 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.545 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.100 Euro °
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	790 Euro °/790 Euro °
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent/blendfreier Fernlichtassistent	130 Euro /1.100 Euro °
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/790 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	200 Euro °/Serie
Parklenkassistent	350 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	420 €°/390 Euro
Head-Up-Display	980 Euro °
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro °
Schlüsselloses Zugangssystem	590 Euro °

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	520 Euro °/790 Euro
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	520 Euro °
Spurassistent	520 Euro °
Spurwechselassistent	560 Euro °

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/320 Euro °
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.490 Euro °
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abbl.Innen-/Außenspiegel	180 Euro °/550 Euro °
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/370 Euro °
Lenkradheizung	190 Euro °
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Metalliclackierung	890 Euro °
Schiebedach/ Panoramaglasdach	-/1.500 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	1,9	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	3,2
Innenraum	2,2	Sicherheit	2,3
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	3,9
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	3,5
Federung	2,3	Schadstoffe	4,3
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,4		

Stand: November 2016

Test und Text: Dipl. Ing. (FH) Martin Brand