

Pressepräsentation BMW 3 GT: Hohe Schule

Von Peter Schwerdtmann

Der BMW 320d wartet brav auf die Heimfahrt vom Flughafen. Alles wie sonst und doch alles anders: Saß man schon immer so tief in dem Etui, das BMW „fahrerorientiert“ nennt? War schon immer so wenig Platz bis zum Dachhimmel? Nicht, dass der einem etwa auf den Kopf fiel, aber in dem BMW 3 GT, den wir gerade auf Sizilien kennengelernt haben, war alles luftiger, wirkte großzügiger und sogar eine Spur erwachsener.

Und dennoch hatten wir uns beim ersten Kontakt mit dem BMW 3 GT wie in unserer 3er-Limousine gefühlt: Alles so vertraut hier, war der erste Gedanke. 20 Zentimeter mehr Länge als bei Limousine oder Touring, ein um elf Zentimeter längerer Radstand und acht Zentimeter mehr Höhe – solche Unterschiede erwartet man, auf den ersten Blick zu erkennen. Aber auf den ersten Blick ist der GT ein 3er.

Auf den zweiten erkennt man, wie die Designer das erreicht haben. Die lange Motorhaube mit dem extrem kurzen Überhang ist klar ein 3er-Element. Zusätzliche Linien oberhalb des Schwellers und unterhalb der Fenster gliedern die Seiten so, dass die größere Höhe nicht auffällt. Die sehr weit ins Heck hineinreichenden Seitenscheiben kaschieren den größeren Hecküberhang, und die geschwungene Dachlinie sorgt für Dynamik. Die zur Höhe passende Breite entsteht vorn wie hinten durch weit nach außen verlagerte Lufteinlässe und Leuchten.

Was hat man von dem Mehr an Maßen? Zum Beispiel eine um rund sechs Zentimeter höhere Sitzposition auf dem Niveau des BMW X1. Das verbessert weniger die Übersicht als es das Ein- und Aussteigen erleichtert. Eine größere Kopffreiheit vorn und besonders hinten und ein um sieben Zentimeter vergrößerter Fußraum im Fond, verstellbare Rückenlehnen - damit überbietet der GT auch Modelle aus höheren Klassen.

Zur Bequemlichkeit kommt ein Kofferraum, der um 40 Liter größer ausfällt und sich mit Umklappen der Rücksitze im Verhältnis 40:20:40 auf bis zu 1600 Liter vergrößern lässt. Unter der weit aufschwingenden Heckklappe verbirgt sich ein Ladeboden mit

verschiedenen Verzurrssystemen und ein „Keller“ mit zusätzlichen Staumöglichkeiten.

Der GT übertrifft also den Touring bei den Lademöglichkeiten und die Limousine beim Reisekomfort. Bleibt die Frage nach der immer wieder als BMW-typisch beschriebenen Fahrdynamik. Rund 150 Kilogramm Mehrgewicht und der etwas schlechtere Luftwiderstand fordern ihren Preis, allerdings einen sehr akzeptablen. Mit der Acht-Gang-Automatik beschleunigt der GT in 7,9 Sekunden von null auf 100 km/h. Die zusätzliche halbe Sekunde spürt man im Alltag nicht.

Mit 4,9 Litern Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm) liegt der GT einen halben Liter höher als der BMW 320d, den wir im Alltag zwischen sechs und acht Litern verbrauchen sehen. Der Praxiswert des GT dürfte sich daher auch um die acht Liter einpendeln, mit Tendenz nach unten, wenn man alle Möglichkeiten nutzt, die BMW bietet.

So hat der GT zusätzlich zu den bisherigen Fahrmodi Comfort, Sport, Sport+ und Eco Pro nun auch die Funktion Eco Pro Route anzubieten. Zusammen mit den Maßnahmen wie Start-Stopp, Bremsenergie-Rückgewinnung, bedarfsgerecht gesteuerten Nebenaggregaten, Aerodynamik-Maßnahmen wie dem automatisch ausfahrenden Heckspoiler und einem vorsichtigen Gasfuß kann man auf dem Display des Bordcomputers erstaunlich günstige Verbrauchswerte erzielen, die einem so großen Auto zur Ehre gereichen.

Aber wir sprachen über Dynamik. Im GT arbeiten Twin-Turbo Motoren. Ein Zwei-Liter-Diesel in zwei Leistungsstufen im 318d GT und 320d GT sowie drei Benziner im 320i GT, im 325i GT und im 335i GT. Das Leistungsspektrum reicht von 105 kW / 140 PS im 318d GT bis 225 kW / 306 PS im 335i GT, der den Spurt von 0 auf 100 km/h in 5,4 Sekunden schafft.

Trotz der rund 2,5 Zentimeter höher liegenden Karosserie und des damit höheren Schwerpunkts konnten wir keine wesentlichen Unterschiede zum Fahrverhalten unseres 320d feststellen. Die Achslast-Verteilung von 50:50 und die Lenkung sorgen auch beim GT für ein agiles und kontrolliertes Verhalten in Kurven. Wanken war dabei im GT genauso wenig ein Problem wie in der Limousine.

Nicht nur das Motorenangebot, das Fahrwerk und die Lenkung, auch der Innenraum verspricht die typische Münchener Dynamik, weil der sich von dem der Limousine nur in Details unterscheidet. Dasselbe gilt für die Fahrerassistenzsysteme und für Mobilitätsdienstleistungen, die BMW unter dem Begriff „Connected Drive“ zusammenfasst.

Den 3er GT bietet BMW in vier Ausstattungsvarianten: Neben der Basisversion die Sport Line, die Luxury Line und die Modern Line, wobei die Namen in diesem Fall einmal selbsterklärend sind.

Die Abkürzung GT steht für Gran Turismo. Das in diesem Begriff steckende Versprechen erfüllt der neue BMW voll. Er ist länger, ein bisschen breiter und deutlich höher als Limousine und Touring der 3er-Baureihe und empfiehlt sich als anspruchsvoller Reisewagen mit Eigenschaften, die die Limousine und sogar der Kombi nicht bieten können. (ampnet/Sm)

Daten BMW 320d Gran Turismo Automatic

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,82 x 1,83 x 1,51

Motor: Vier-Zylinder-Dieselmotor, 1995 ccm, Twin-Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 135 kW / 184 PS bei 4000 U/min

Maximales Drehmoment: 380 Nm zwischen 1750 und 2750 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 4,9 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 129 g/km / Euro 6

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sekunden

Luftwiderstandsbeiwert: 0,28

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Leergewicht / Zuladung (maximal): 1575 bis 1650 kg / 570 kg

Max. Anhängelast: 1600 kg

Wendekreis: 11,3 m

Räder / Reifen: 8,0 J x 17 / 225/55 R17 97V

Kofferraum: 520 l bis 1600 l

Basispreis: 41 400 Euro

BMW 320d Automatic

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,62 x 1,81 x 1,43

Motor: Vier-Zylinder-Dieselmotor, 1995 ccm, Twin-Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 135 kW / 184 PS bei 4000 U/min

Maximales Drehmoment: 380 Nm zwischen 1750 und 2750 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 4,4 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 117 g/km / Euro 6

Luftwiderstandsbeiwert: 0,27

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,4 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h

Leergewicht / Zuladung (maximal): 1430 bis 1505 kg / 550 kg

Max. Anhängelast: 1600 kg

Wendekreis: 11,3 m

Räder / Reifen: 7,0 J x 18 / 205/60 R 16 92V

Kofferraum: 480 Liter

Basispreis: 37 800 Euro

Bilder zum Artikel:



BMW 335i Gran Turismo.



BMW 335i Gran Turismo.



BMW 335i Gran Turismo.



BMW 335i Gran Turismo.



BMW 335i Gran Turismo.



BMW 3 Gran Turismo.

BMW 3 Gran Turismo.



BMW 3 Gran Turismo.



BMW 3 Gran Turismo.

BMW 3 Gran Turismo.



BMW 3 Gran Turismo.

BMW 3 Gran Turismo.



BMW 3 Gran Turismo.



BMW 3 Gran Turismo.



BMW 3 Gran Turismo.



BMW 3 Gran Turismo.

BMW 3 Gran Turismo.

