

## BMW Série 3 GT : Le monoscoupé ?

Après les Série 3 berline et break, BMW enchaîne avec une carrosserie totalement inédite, la Série 3 GT. Retrouver tout l'agrément de la Série 3 avec un volume arrière de Série 7 et un coffre de Série 5, il fallait juste y penser...

BMW se porte plutôt bien en cette période de crise. Malgré un marché européen qui n'est pas vraiment au top et des immatriculations françaises qui sont loin d'avoir fini de baisser même dans la catégorie des voitures **premium**, BMW (la marque uniquement) progresse de 7,1 % dans le monde depuis le début de l'année par rapport à la même période en 2012.

Cette progression, le constructeur bavarois la doit principalement à l'arrivée de la nouvelle génération de Série 3 qui fait partie du gros des ventes. Et la tendance ne devrait pas s'inverser dans la mesure où le plan produits dans les 2 années à venir est presque comparable à celui d'Audi avec notamment l'arrivée de quelques nouveautés (X5, X4, Série 2, Série 4, voire Série 8 !). Mais pour l'heure, le constructeur lance un véhicule assez inédit dans la gamme. L'idée, c'est de proposer une voiture empruntant l'esprit de la Série 7, affichant des cotes de Peugeot 508, tout en offrant un volume arrière très généreux.

Série 5 GT n'avait pas remporté un maximum de suffrages (du moins dans l'Hexagone), la Série 3 GT aura sans doute plus de chance de séduire. Tout d'abord parce que nous ne sommes pas du tout dans la même fourchette de tarif, mais aussi parce que sa ligne avance davantage de finesse. La concurrente directe se nomme Audi A5 Sportback, mais autant être franc : le style de la Série 3 GT revendique plus de volume intérieur, il est donc assez logique d'observer une architecture plus haute.

### Volume de série 7 à l'arrière

À bord, on retrouve en tout point la présentation des Série 3 berline et break. On a donc droit au même agencement avec ses matériaux haut de gamme et son écran couleur très large (le plus grand de la catégorie). En passant à l'arrière, c'est là que l'on remarque que les 20 centimètres de longueur supplémentaires dont 11 sur l'empattement (face à une Série 3 Touring) ont un but. Le volume dédié aux places arrière est très généreux et l'espace aux jambes est le même qu'à bord d'une limousine Série 7. Fort heureusement, la garde au toit est elle aussi généreuse, même pour des gabarits allant jusqu'à 2 mètres. L'autre bonne nouvelle est que ce volume arrière ne sacrifie en rien celui du coffre. Ce dernier affiche en effet une contenance de 520 litres, soit celle d'une berline Série 5. Elle peut varier à 555 litres en inclinant les sièges arrière de manière plus verticale, voire à 1 600 litres en rabattant la banquette (fractionnable en 40/20/40). En comparant ces valeurs à celles revendiquées par le break Série 3, on gagne entre 25 et 100 litres de contenance totale. Côté pratique, on note les rangements pour les cache-bagages ou encore le système Smart Opener (on met son pied sous le coffre, clé en poche, pour qu'il s'ouvre automatiquement).

### Comportement moins sportif

Sur autoroute, cette Série 3 GT offre un excellent niveau de confort à toutes les places. Une grande routière qui dévoile toutefois moins de sportivité qu'une berline ou un break. Dans notre version d'essai, la suspension un brin plus souple nous a révélé que cette carrosserie GT offrait moins d'agilité dans les enchaînements que les autres Série 3. Un constat que l'on peut justifier par la garde au sol relevée de 2,5 centimètres et sans doute par l'absence de la direction active sur notre modèle.

Toujours est-il qu'en proposant une voiture plus onctueuse et moins sportive, BMW n'aura sans doute aucun mal à aller chercher des clients chez son concurrent Mercedes.

Sous le capot de notre 320i GT, on retrouve un bloc 4 cylindres 2,0 litres essence dopé par un turbo à double étage. Il délivre 184 ch et se voit accouplé, en série, à une boîte automatique à 8 rapports de chez ZF, autrement dit ce qui se fait de mieux au monde à ce jour. À cela, on ajoute le système de gestion dynamique de la conduite qui permet de choisir, selon 4 modes de conduite, allant du plus sportif ou plus écologique. Le système agit sur différents organes comme la direction, la gestion moteur, l'accélérateur et, bien entendu, la boîte ou encore la climatisation. En mode Eco Pro, on obtient des consommations très proches de la moyenne annoncée par le constructeur (6,2 litres aux 100 km).

Enfin, le tarif : 45 250 euros pour notre version. Évidemment, nous sommes dans une catégorie  premium  , mais il s'agit là d'un tarif équivalent à celui d'une Série 3 Touring (break) et en regardant scrupuleusement l'équipement et le volume offert par notre Série 3 GT, on se rend finalement compte que cette dernière fait beaucoup mieux.