



Fotos: BMW | Wolfgang Gröger-Meier

**Bullig wirkt der neue BMW X3. Die beleuchtete Niere kostet extra, gutes Licht gibt es gratis ab Werk.**

## Der feine Unterschied

Es gibt viele Hersteller, die Autos bauen können. BMW zeigt beim neuen X3, was sie besonders gut können: Fahrwerk und somit auch Langstreckenfahrzeug – sogar mit kleinem Benziner.

**Ja, es ist** bemerkenswert, was neue Automobilanbieter für Erstlingswerke auf die Räder stellen. Einige gibt es erst seit wenigen Jahren und sie produzieren gute Fahrzeuge. Viele neue Hersteller hinterlassen gar einen erstklassigen Eindruck. Die Materialien fassen sich exzellent an, die Ausstattung ist umfassend und die digitalen Möglichkeiten in der Theorie immens.

In der Praxis müssen sie jedoch noch beweisen, wie sich die Fahrzeuge nach fünf Jahren und 150.000 Kilometern fahren, aussehen und nutzen lassen. In der Praxis zeigen sich Unterschiede bei der Bedien-Philosophie. Europäer haben offensichtlich einige Schritte anders „erlernt“, als es viele Asiaten tun. In der Praxis muss sich zeigen, wie man mit einem dünnen oder keinem eigenen Werkstatt- und Händlernetz zurechtkommt, was im Fall einer Panne passiert und wie es mit den Ersatzteilen aussieht. Bei

diesen Punkten sind zwar auch etablierte Hersteller oft keine Paradebeispiele, aber es gibt gute Händler für anspruchsvolle Flottenkunden.

### 3,5 Millionen produzierte X3

Mit BMW macht man im ersten Moment nichts falsch. Seit 1929 bauen sie Autos und der erste BMW „mit Niere“ war der BMW 303 im Jahr 1933. Die Bayern, die damals noch in Eisenach produzierten, haben also rund 85 Jahre Vorsprung vor vielen Neulingen. Dass sich das mittlerweile in wenigen Jahren aufholen lässt, merkt man dennoch.

Und da fangen wir beim neuesten X3 an, der vierten Generation seit 2003 und rund 3,5 Millionen verkauften Fahrzeugen. Der größte X3-Markt sind die USA. Mehr als 40 Prozent bleiben in dem einen Produktionsland (USA, Spartanburg) des nicht so bayerischen Bayern, denn die Plug-in-Hy-

bride rollen in Südafrika aus dem Werk. Deutschland bekommt nur 13 Prozent der X3. Kein Wunder, dass der „deutsche Geschmack“ nicht mehr ausschlaggebend ist.

Designtechnisch ist das neueste Produkt, intern G45 genannt, das vielleicht belangloseste – zumindest aus der sehr subjektiven Sicht des Redakteurs. Wenn man kurz an Generation 1 des X3 (E83, Faceliftmodell) denkt und beide gedanklich nebeneinanderstellt, verströmt der Uropa deutlich mehr Charme – heute noch. Und das bei exakt 20 Zentimetern weniger Material. Der neue „besticht“ mit glatten Formen (cw-Wert 0,27), mächtiger Front und nach wie vor langer Motorhaube. Wer es braucht, bestellt Iconic Glow (387 Euro) – also die illuminierte Niere. Beim Tagfahrlicht gibt es dafür keine Linie mehr und generell ist die Grafik der Leuchtelemente austauschbar.



**1** Eine nahezu perfekte Sitzposition ergibt sich für viele. **2** Das Gestühl ist ab Werk sportiv gestaltet, Leder kostet extra. **3** Wenig individualisierbar ist das Kombiinstrument – da erwartet man definitiv mehr. **4** Hochwertig geht heute anders. Der Plastikrahmen lässt sich illuminieren, was es nicht besser macht. **5** Der 2-Liter-Benziner stellt die Basismotorisierung dar – 190 PS plus Mini-E-Schub. **6** Beim Licht stimmen Anspruch und Wirklichkeit überein. **7** 20 Zoll sind extra. **8** 60.000 Euro werden schnell fällig. **9** Platz gibt es ausreichend. **10** Zwischen 570 und 1.700 Liter passen hinten rein.

Mit 4,76 Metern hat BMW den neuen X3 perfekt in der Mittelklasse platziert. Innen spürt man das Wachstum geringfügig. Platz ist ausreichend vorhanden. Mit seiner Breite von nun 1,92 Metern ohne Spiegel und 2,13 Metern mit Außenspiegel wird das Fahren in Altstädten und Parkhäusern eher zur Qual. Denn beides wächst nicht mit. In der Basis kommt der X3 „lederfrei“ – Econner genannt. Was früher als Makel galt, wird nun hervorgehoben. Leder gibt es in Braun und Schwarz für 2.773 Euro. Exzellente Sportsitze mit Lehnenbreitenverstellung und Heizelementen gibt es gratis. Die Sitzposition ist nun so variabel, dass sich die Lehne steil einstel-

len lässt, das war nicht immer so. Keinerlei Kritik also am arrangierten Arbeitsplatz.

### Materialien verdienen Kritik

Schalt- und Wischerhebel sind noch immer dort, wo sie waren und ideal aufgehoben sind. Vor dem Schalthebel gibt es zwei Ablageflächen für Handys, links wird induktiv geladen. Eine Etage höher befindet sich eine beleuchtete Leiste – Geschmackssache. Dort enthalten: kapazitive Flächen für Warnblinker, Heckscheibenheizung und Defrost. Im Vergleich zu echten Tasten ist das nicht ideal, aber preisgünstiger. Im Mittendisplay be-

finden sich Touchfelder für die Steuerung der Klimaanlage.

Kritik muss sich BMW bei den verwendeten Plastikmaterialien gefallen lassen. Diese fassen sich oft nicht hochwertig an, etwa die Türgriffe, die Elemente fürs Speichern der Sitzposition und der beleuchtete Rahmen in der Mittelkonsole. Hinzu kommt der Controller, der früher an das Drehrad eines Safes erinnerte. Über diesen gelingt noch immer die Bedienung des Infotainmentsystems. Aber natürlich kann auch via Touchbefehl durch die Menüs navigiert werden. Wer toucht oder „drehtdrückt“, weckt „Android Open Source“ auf. Die dazugehörigen Apps wurden von BMW entwickelt.



Mit 4,76 Metern ist der neue X3 in der Mittelklasse beheimatet.

## BMW X3 20 xDrive

**Preis** ab 40.887 €

R4/1.998 cm<sup>3</sup> | 140 kW/190 PS  
(208 PS mit E-Power)

310 Nm ab 1.500 U/min

8-Gang-AT | 215 km/h | 7,8 s

**Verbrauch** 6,9 S | 157 g

4.755 x 1.920 x 1.660 mm

**Kofferaufteil** 570–1.700 Liter

**HK** 18 | **VK** 28 | **TK** 25

**Wartung** 2 Jahre/30.000 km

**Garantie** 3 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

## Wenig Motoren zum Start

Bei den Motoren gibt sich BMW noch bescheiden. Ein Diesel, zwei Benziner und ein Plug-in-Hybrid eröffnen das Rennen um die Gunst der Kunden. Bei 190 PS geht es los, bei knapp 400 endet es. Wir haben uns den 2-Liter-Benziner mit Twinscroll-Turbo und Mildhybrid geschnappt. Das 48-Volt-Konglomerat soll nochmals – sofern der 0,9-kWh-Akku voll ist – 18 Extra-PS und 200 Extra-Newtonmeter beschicken. Spürt man, vor allem beim Anfahren und es geht geschwind voran. Der Turbo drückt ab 1.500 Kurbelwellenumdrehungen voll. Damit ist das 1.930 Kilogramm schwere SUV gut motorisiert. Der Vierzylinder bleibt akustisch lange zurückhaltend, hängt auch im Komfort-Modus gut am Gas und soll sich mit knapp sieben Litern Superbenzin begnügen. Für die Vollgasfraktion bleibt aber nach wie vor der Diesel erste Wahl, ebenfalls mit zwei Litern Hubraum 197 PS leistend. Und für alle Freunde des geschmeidigen Sechszylinder-Selbstzünders: Der kommt nächstes Jahr.

In Deutschland soll auch der Phev eine Rolle spielen – Versteuerungsvorteilen sei Dank. 299 PS sammeln sich bei diesem unter der Haube und es werkelt ein 2-Liter-Benziner dazu. 90 Elektrokilometer verspricht BMW

nach WLTP-Muster, die der 19,7-kWh-Akku unter der Rückbank ermöglichen soll. Dreiphasiges Laden ist an Bord.

Der gefahrenere 20 xDrive hatte das Adaptivfahrwerk an Bord (924 Euro). Der vergleichsweise leichte Vorderwagen spricht herzlich auf Querfugen an, steckt mit den 20 Zoll großen Rädern (1.050 Euro Aufpreis, Serie 18 Zoll) aber auch grobe Schläge weg. Satt und komfortabel macht der X3 Kilometer, eine wahre Freude ist das. Hinzu kommt die Agilität, die jeder spüren kann. Das SUV bleibt lange

neutral und vermittelt dank einer nahezu perfekt agierenden Lenkung das Gefühl von „vor 20 Jahren“, als Fahrwerk und Lenkung noch rein analog funktionierten und eine perfekte Rückmeldung gaben. Damals wurden diese fahrrelevanten Schnittpunkte oft bis zum Ende entwickelt und das ESP griff lediglich ein, wenn man es übertrieben hatte. Hier merkt man die vorhandene Kompetenz in der Fahrzeugentwicklung, wie sie heute selten noch nachgefragt und ausgeliefert wird. Apropos heute: Videospiele kann man im X3 zocken ... mb



Der Allradantrieb (Serie) hilft bereits bei Nässe und auch bei „nur“ 190 PS.