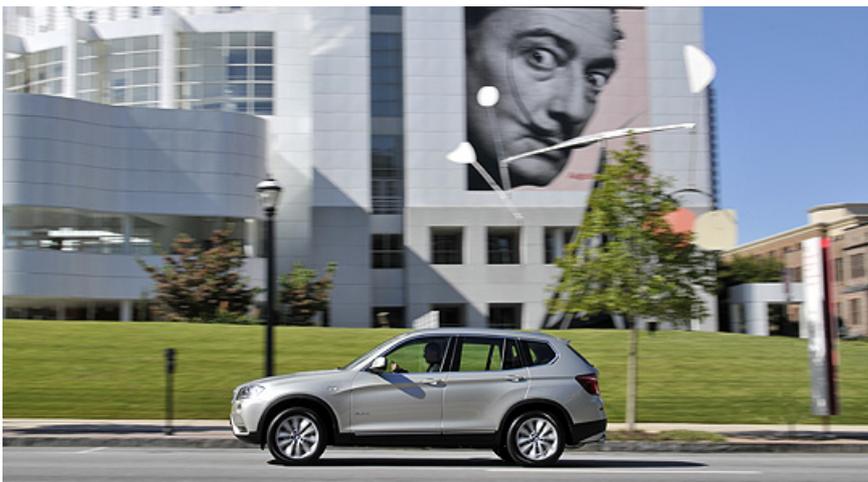


CLASSIC DRIVER

BMW X3 xDrive35i: Ein Zeichen von Größe



BMW hat seine Monopolstellung als alleiniger Anbieter eines kompakten Premium-SUV verloren, seit Audi und Mercedes-Benz mit Q5 und GLK nachzogen. Dabei waren es die Münchner, die 2004 dieses bis dato unbekannte Fahrzeugsegment mit dem X3 erfolgreich besetzten. Trotz aller Kritik ob des zu harten Fahrwerks, der Plastikopulenz im Innenraum und des hohen Preises verkaufte sich die erste Generation des X3 weit über 600.000 Mal.

Der Ton im Markt der kompakten SUV wird rauer, immer mehr Hersteller buhlen um die Käufergunst in diesem Segment. So war zu erwarten, dass sich die BMW-Entwicklungs- und Designabteilung für die zweite Generation des X3 mächtig ins Zeug legen würde. Und, soviel darf schon verraten werden, das haben sie auch getan. Der neue X3 orientiert sich viel mehr an seinen großen Brüdern X5 und X6. Mit einer Gesamtlänge von 4,64 Meter überragt das bullig wirkende Medium-SUV seinen Vorgänger um ganze acht Zentimeter. Von diesem Wachstum profitieren vor allem die Passagiere des hochbeinigen 3ers.





Der Innenraum des X3 scheint sehr viel geräumiger und spiegelt die Designsprache aktueller BMW-Modelle wider. Besonders positiv fällt die neue, erhöhte Sitzposition im Cockpit auf. Während es beim Vorgänger schwer fiel, die richtige Einstellung des Sitzes zu finden, sitzt es sich im X3, wie es sich für ein SUV gehört. Das üppige Raumangebot besteht auch für die Fondpassagiere, die auf einer dreigeteilten Rückbank Platz nehmen, die im vollständig umgeklappten Zustand das Kofferraumvolumen von 550 Liter auf satte 1.600 steigert. *Plastic Fantastic?* Im neuen X3 Fehlanzeige! Die Anmutung der Flächen, Schalter und Knöpfe im Innenraum wirkt solide. Billig wirkende Kunststoffteile sucht man vergebens. Das gesamte Innenraumkonzept ist stimmig und verbreitet eine wohlige Atmosphäre.



Technisch beherrscht der neue BMW X3 – zum Teil auf Wunsch – alle BMW-Standards, wie das adaptive Fahrwerk und die elektronische Lenkung. Ein Novum ist die Einführung der Start-Stopp-Funktion in Verbindung mit dem sportlichen 3,0-Liter-Sechszylinder-Motor und dem Achtgang-Automatikgetriebe. Im Gegensatz zu den Modellen mit manueller Schaltung wird die Start-Stopp-Funktion beim Automaten nicht über das Betätigen des Kupplungspedals gesteuert, sondern über die Bremse.



Dank der modifizierten Vorder- und Hinterachse in Kombination mit der als Option erhältlichen dynamischen Dämpferverstellung ist richtiger Fahrkomfort in der X3-Baureihe eingeleitet! Dies dürfte gerade die Kundschaft auf dem US-Markt freuen, bügelt der neue X3 etwaige Fahrbahnunebenheiten anstandslos weg. Auch in puncto Sportlichkeit hat der neue BMW eindeutig die Nase vorn. Nicht nur das Plus von 30 PS in der Topmotorisierung xDrive35i lässt den X3 gegenüber der Konkurrenz aus Ingolstadt glänzen, auch Fahrwerk und Lenkung bieten ein hohes Maß an Agilität, wie man sie von einem SUV nicht unbedingt erwarten würde. Dies belegen auch die nackten Zahlen: Der Sprint von 0 auf 100 km/h wird in 5,7 Sekunden vollzogen, die Vmax liegt bei 245 km/h – Werte auf dem Niveau einer sportlichen Limousine.





In der Praxis lassen sich die 306 PS und das maximale Drehmoment von 400 Nm durch die sportliche Achtgang-Automatik gut auf die Straße bringen. Unter Belastung klingt der Reihensechszylinder vollmundig und kernig und hängt überraschend bissig am Gas. Den Fahrspaß könnte nur noch eine – zugegeben unvernünftige – M-Version des X3 steigern. Zwar konnte der durchschnittliche Verbrauch dank der stringenten Umsetzung der hauseigenen EfficientDynamics-Maßnahmen in Kombination mit einer effizienten Motorsteuerung auf 8,8 Liter auf 100 Kilometer gedrückt werden, jedoch verlangt die Erreichung dieses Verbrauchsziels vom Fahrer Demut und Konsequenz.



So dynamisch sich der X3 auf Asphalt-Terrain gib, so unsportlich scheint er auf dem ersten Blick im Gelände. Doch nach einigen Metern auf unbefestigten Pisten wird klar: Auch hier haben die BMW-Ingenieure zugelegt. Der permanente Allradantrieb tariert Unebenheiten und Verschränkungen erstaunlich gut aus und technische Hilfen wie die Abfahrtskontrolle (HDC) sorgen für Kontrollierbarkeit auch bei steilen Bergabfahrten. Ein richtiger Geländewagen ist der neue X3 dennoch nicht, aber das verlangt die Kundschaft auch nicht.



Ab November kommt der erwachsen gewordene BMW X3 mit zwei Motorenvarianten auf den Markt. Zur Auswahl stehen unser Testwagen, der BMW X3 xDrive35i mit Reihensechszylinder, oder der Reihenvierzylinder-Dieselmotor mit 2,0-Litern Hubraum. Preislich liegt der Diesel bei einem Einstiegspreis von 39.100 Euro und der Benziner bei stattlichen 51.850 Euro.

Text: [J. Philip Rathgen](#)

Fotos: Bernhard Limberger / BMW

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-x3-xdrive35i-ein-zeichen-von-gr%C3%B6%C3%9Fe>
© Classic Driver. All rights reserved.