

Testnotizen zum BMW X3 xDrive20d

Im Test vom 31. Mai bis zum 14. Juni 2011.
Kennzeichen: M – DJ 5297

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Die **Motorhaube** ist selbst aus der untersten Position der Vordersitze gut einzusehen. Die **Scheibenwischer** vorn arbeiten zwar gleichläufig, schaffen aber auch dem Fahrlehrer ein gutes Sichtfeld.

Das **Heckfenster** schließt relativ hoch ab, deshalb ist beim Einparken rückwärts die Sicht auf dahinter parkende niedrige Fahrzeuge nicht besonders gut. Die **Rückfahrkamera** mit ihren Hilfslinien ist sehr empfehlenswert. Sie bietet ein scharfes, klares Bild.

Wegen der **hohen Sitzposition** und der weit öffnenden Türen sind die **Einstiege vorne sehr bequem**. Hinten ist der Ausschnitt enger, außerdem kommt es dort auf die Stellung des jeweiligen Vordersitzes an. Besonders das Aussteigen ist bei ganz hinten stehenden Vordersitzen etwas beschwerlich.

Die beiden **Außenspiegel** sind asphärisch gekrümmt und **bieten ein schönes, großes Sichtfeld**. Die Universal-Zusatzspiegel von Vogel lassen sich darauf einwandfrei befestigen, ohne den Verstellbereich der Serienspiegel zu beeinträchtigen.

Der Testwagen hatte die für Fahrschulen völlig überflüssige **elektrisch öffnende und schließende Heckklappe**. Ist das Schließen per Taste in der Tür noch bequem, so nervt das Öffnen, für das alleine die Taste auf der Fernbedienung zuständig ist – oder die Hand an der Heckklappe, die man dann auch gleich von Hand öffnen könnte. Das passte überhaupt nicht zum Keyless-go-System des Testwagens, das sich Fahrschulen eher auch sparen sollten. Unter der Heckklappe können 1,85 Meter große Personen gerade noch stehen.

Die **Ladekante** liegt zwar wie bei anderen SUV recht hoch, aber man kann **bequem einladen**, ohne eine Hürde überwinden zu müssen. Der **Kofferraum** ist gut geschnitten. Über das Umlegen der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne lässt er sich erweitern. Das geht leider nicht serienmäßig von der Heckklappe aus. Es entsteht auch eine **leicht nach vorn ansteigende Ladefläche**. Der breitere Teil der Lehne sitzt in Fahrtrichtung links, was in Mitteleuropa, wo einzelne Mitfahrer rechts zusteigen, auch das Sicherste ist.

Innenraum

Der Testwagen hatte beidseitig **voll elektrisch einstellbare Vordersitze** mit nach vorn ausziehbarer Oberschenkelauflage. Damit lassen sich die Sitze sehr gut an Fahrer und Beifahrer aller Größen anpassen. Angenehm straff gepolstert sind sie auch. Die Seitenführung ist prima.

Sehr bequem ist die **breite Armauflage zwischen den Vordersitzen**, unter der sich eine Schale für ein Handy sowie noch darunter eine flache Ablage verbirgt. In der Höhe oder längs verstellbar ist die Armauflage nicht. Die **Innenbreite ist angenehm**, trotzdem kann der Fahrlehrer noch gut ins Lenkrad greifen.

Der **Fahrlehrer** hat in der hintersten Position seines Sitzes eine großzügige Beinfreiheit. In jeder Position seines Sitzes sieht er einwandfrei auf den ganzen Tacho, obwohl der links neben dem Drehzahlmesser liegt. Es erweist sich als großer Vorteil, dass BMW darauf verzichtet hat, die Anzeigen in tiefen Höhlen zu verbergen. Sie sind außerdem so klar gestaltet, dass man sie einwandfrei ablesen kann.

Sehr angenehm für den Fahrschüler ist auch das **Headup-Display**, das die gefahrene Geschwindigkeit und bei eingeschaltetem Geschwindigkeitsregler auch die Wunschgeschwindigkeit in die Windschutzscheibe einblendet. Der Fahrer muss den Blick so nicht von der Fahrbahn wenden, was Umsteiger eine ganze Weile trotzdem tun, um auf den Tacho zu blicken.

Wenn der **Fahrlehrersitz** ganz unten und ganz hinten steht, reicht dem **Prüfer** der Fußraum gerade noch aus. Die Knie eines 1,85 Meter großen Prüfers nehmen dann in den Ausbuchtungen der Vordersitzlehne Kontakt mit derselben auf. Der Fahrlehrer sollte bei der Prüfungsfahrt also zumindest seinen Sitz anheben, dann sitzt auch ein großer Prüfer bequem. Bei eingebauter Doppelbedienung muss er wahrscheinlich ohnehin mit stark angewinkelten Beinen sitzen.

Die **Kopffreiheit** geht auch hinten in Ordnung. Die beiden hinten außen sitzenden Mitfahrer haben wie die vorne Sitzenden je eine Innenleuchte und jeweils noch eine zusätzliche **Leseleuchte**. Der Prüfer kann den Tacho bei Geradeausfahrt zwischen 50 und 240 km/h einsehen. In Tempo-30-Zonen muss er den Kopf recken, wenn er es genau wissen möchte. Der Testwagen hatte **auch hinten** eine bequeme, breite **Armauflage**, aus der sich zwei Becherhalter heraus klappen lassen. Auch in den hinteren Türen lassen sich Thermosflaschen und dergleichen unterbringen, bis hin zu einer 1,5-l-Flasche. Am Ende der Mittelkonsole gibt es zwei Luftausströmer für die Mitfahrer im Fond.

Direkt vor dem Schalthebel kann man zwei 0,5-l-Flaschen oder Isobecher abstellen. Zwischen ihnen sitzt der Zigarettenanzünder, an dem man ein Funkgerät laden und quer vor den **Getränkehaltern** ablegen kann. Die großen Türablagen fassen je eine 1,5-l-Flasche, die man ein wenig reinzwängen muss, und je eine kleinere, bis zu einem Liter große Flasche. Das beleuchtete **Handschuhfach** nimmt kaum mehr als einen DIN A5-Terminkalender auf, was für ein so stattliches Auto mickrig ist.

Hinter dem griffgünstig angebrachten Schalthebel sitzt die Taste der **elektrischen Parkbremse**, die bei angelegter Bremse rot leuchtet und so zeigt, in welcher

Richtung man sie löst beziehungsweise anlegt. Sie löst leider beim Anfahren nicht von alleine.

Auf der Beifahrerseite, aber auch für den Fahrer gut zugänglich sitzt der Dreh-/Drücksteller des Bediensystems i-drive. Viele seiner Funktionen kann man auch über die **Sprachsteuerung** bedienen, die mit einer Taste im Lenkrad bedient wird. Sie versteht beim Navigationssystem neuerdings sogar die ganze, am Stück gesprochene Adresse.

Alle Bedienelemente fühlen sich angenehm an. Gut verarbeitet ist auch das Cockpit. Der Testwagen hatte eine Klimaautomatik.

Motor und Antriebsstrang

Der Motor ist **gut gedämmt** und verbirgt so in den meisten Lebenslagen, dass er in den allradgetriebenen BMW eine Spur rauer läuft als in der 3er-Reihe. Der Vierzylinder **entfaltet seine Kraft sehr gleichmäßig** und unaufgeregt und damit sehr fahrschülerfreundlich.

Dank der präzise greifenden, wenn auch etwas schwergängigen **Kupplung** kann man den X3 gut mit Standgas rangieren. Die **Sechsgang-Schaltung** gehört zu den besten Getrieben am Markt. Der Schalthebel wird sehr exakt geführt, sodass die Fahrschüler immer eine **klare Rückmeldung** bekommen. Auch das Hochschalten vom vierten in den fünften Gang geht problemlos. An das Überwinden der seitlichen Sperre zum vorne links liegenden Rückwärtsgang müssen sich die Fahrschüler allerdings erst gewöhnen.

Tempo 30 kann man gut im dritten Gang fahren, innerorts rät die Schaltanzeige bei Tempo 50 zum vierten Gang. Im sechsten Gang kann man auch mal auf 70 km/h zurückfallen und dann wieder sanft beschleunigen. **Das vorausschauende Gleiten liegt dem X3 2,0d eher als sportliche Fahrten.** Motorradbegleiter müssen die Gänge ordentlich ausdrehen.

Die stets laufende analoge **Anzeige des Momentanverbrauchs** beziehungsweise der Bremsenergie-Rückgewinnung bei ausrollendem oder bremsendem Fahrzeug ist für Ecotraining eine feine Sache. Auch diese Anzeige kann der Fahrlehrer sehr gut einsehen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Sommerreifen des Typs Pirelli P Zero in der Dimension 245/50 R 18 bestückt. In der Normalstellung des **optionalen verstellbaren Fahrwerks** ist die Federungsabstimmung eher komfortabel als sportlich. Der X3 hebt sich dadurch auf langgezogenen Bodenwellen ein wenig aus den Federn. Auf **Spurrillen** reagiert sein Fahrwerk auf jeden Fall empfindlich. Die Lenkung verschafft ansonsten einen direkten, guten Fahrbahnkontakt.

Die Sport-Stellung des Fahrwerks muss man offenbar nach jedem längeren Abstellen des Motors neu programmieren. Fahrlehrer werden sich diese teure Spielerei eher sparen.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.130 Test-Kilometern verbrauchte der BMW X3 xDrive20d zwischen 6,5 Litern und 8,6 Litern. Der Durchschnittsverbrauch betrug 7,5 Liter.