

---

## BMW X3: Am Steuer der vierten Generation

Von Matthias Knödler

2003 eingeführt und seitdem mehr als 3,5 Millionen mal verkauft: Der BMW X3 war 2023 noch vor dem 3er (dessen Karosserievarianten allerdings getrennt gezählt werden) das volumenstärkste Modell der Marke. Seit der zweiten Modellgeneration wird er im US-amerikanischen Spartanburg gebaut, in Zukunft sollen dann die Plug-In-Hybride aus dem südafrikanischen Werk Rosslyn kommen.

Wir erhalten auf dem Testgelände in Miramas in einem noch leicht getarnten Prototypen Einblicke in die vierte Modellgeneration dieses vielleicht wichtigsten Modells der Marke, das ab Juni bestellbar sein wird, ab August vom Band rollt und im September zu den Kunden in Europa gelangt. Neben den Plug-In-Hybriden bleibt es bei konventionellen Otto- und Dieselmotoren, wobei das Topmodell, das nunmehr auf die Bezeichnung M50 hören wird, in der Leistung auf ca. 380 PS (280 kW) steigen soll.

Die Tarnung verbirgt zwar die stilistischen Details, nicht jedoch die Proportionen. Und die ändern sich signifikant: Der neue X3 wird um rund drei Zentimeter flacher als das aktuelle Modell, die Spur verbreitert sich um das gleiche Maß. Der cW-Wert verbessert sich in der günstigsten Variante von 0,29 auf 0,27 – dank Unterbodenverkleidung, Aero-Rädern und Aero-Elementen an der hinteren Dachsäule. Der M50 erhält eine Staulippe an der Frontpartie. Das Felgenprogramm reicht von 18 bis 21 Zoll, im Sonderzubehör sogar bis 22 Zoll. Auf dem X3 M50, den wir fahren, sind Continental-Reifen der Dimension 255/40 R 20 vorn und 285/45 R 20 hinten aufgezogen.

Wir steigen ein. Auch der X3 bekommt den breiten, leicht gebogenen Bildschirm, der bei allen neuen BMW-Typen verbaut wird und hier sicher besser passt als etwa im M2. Auf dem Testgelände probieren wir zunächst mit Auto-, Motorrad-, Fahrrad- und Fußgänger-Dummies den verbesserten Notfall-Bremsassistenten aus, und der überzeugt rundum: Das vom neuen 5er und 7er adaptierte System bremst zunächst verhältnismäßig sanft und es kann sehr gut abschätzen, wie akut die Gefahr ist; der Fahrer bleibt so lange wie möglich der Agierende. Das abrupte Verhalten bisheriger Assistenzsysteme gehört der Vergangenheit an.

BMW nutzt je zwei Sensoren seitlich an den Stoßstangen, eine Kamera oben in der Frontscheibe und einen Sensor oben im Frontgrill. Das Assistenzsystem passt sich dem Fahrverhalten des Lenkers an; bei sportlicher Fahrt wird auch ein kürzerer Abstand zum Kontrahenten toleriert. Mehr als 9000 Szenarien sind berücksichtigt und so kommt es laut den Ingenieuren praktisch nicht mehr zu Fehlbremungen. Übrigens verbessert die neue Sensorik auch das automatisierte Parken.

Spannender als die Assistenzsysteme ist allerdings, wie sich das Auto im natürlichen Zustand und ohne künstliche Eingriffe fährt. Und auch hier gibt es positives zu vermelden. Die neue Bosch-APA-Lenkung verträgt deutlich höhere Kräfte, und so konnten Karosserie, Lager und Achslenker versteift werden. Vorgespannte Lager lassen den Stabilisator unmittelbar wirken und das optionale Adaptiv-Fahrwerk vergrößert die Spreizung der Fahrmodi nochmals.

Bei schneller Fahrt auf der Handling-Strecke hält der X3 genau die Linie, ohne nervös zu werden. Mit dem ausschließlich im M50 verbauten geregelten Hinterachs-Differential gewinnt der SUV deutlich an Agilität. Im Sport-Modus kann er gut kontrollierbar von leichtem Untersteuern ins Übersteuern wechseln.

Übrigens glänzt der X3 auch im Gelände – sogar mit der 20-Zoll-Straßenbereifung. Davon konnten wir uns auf steiniger Piste mit 50 Prozent Steigung überzeugen. Die Assistenzsysteme helfen auch hier und sorgen zuverlässig für Traktion.

Klassisch angetrieben und in allen Punkten verbessert: Mit dem neuen X3, soviel steht fest, wird BMW wieder einen Siegertypen im Stall haben. ([aum/GTspirit.de](http://aum/GTspirit.de))

---

## Bilder zum Artikel



BMW X3-Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X3-Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X3-Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X3-Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X3-Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW

---



BMW X3-Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X3-Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X3-Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X3-Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X3-Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW

---