



BMW X3 (2003 - 2010)

Geen SUVve diesel

Autotest | BMW meldt vol trots dat de X3 vernieuwd is. Drie jaar na de introductie vond BMW het nodig de X3 aan te scherpen om de auto concurrerend te houden. Maar wat zijn de verschillen precies? En was de X3 echt al toe aan een facelift?

De verschillen tussen de oude en de nieuwe X3 zijn op het eerste gezicht niet direct duidelijk. Pas na het raadplegen van de documentatie van BMW, blijkt dat de indeling van de voor- en achterlichten is veranderd. De bumpers zijn nu uitgevoerd in de lakkleur van de auto. De uiterlijke aanpassingen zijn minimaal en wie nu een X3 heeft, zal niet meteen naar de dealer rennen voor deze gefacelifte versie.



Innerlijke schoonheid

Binnenin zijn de verschillen duidelijker. Hier zijn merkbaar betere materialen gebruikt en is de afwerking absoluut smetteloos. Helaas zijn de veiligheidsgordels nog steeds niet in hoogte verstelbaar. Als vanouds onderscheidt de X3 zich van andere SUV's door de zithouding. De bestuurder klimt niet op een hoge commandopost, maar zit iets onderuit zoals in een personenauto. Het zicht over de weg blijft prima, maar in tegenstelling tot andere SUV's voelt de X3 niet als een geciviliseerde terreinwagen. De ruimte zowel voor- als achterin is enorm. Vier volwassenen en hun bagage hebben alle ruimte in de X3.

Een luxe SUV als deze is van alle gemakken voorzien. Maar ondanks de facelift is de X3 nog steeds niet gezegend met "iDrive". Dat is BMW's unieke gecombineerde navigatie-, communicatie-, audio- en klimaatcontrolesysteem dat zich eenvoudig met één gecombineerde druk/draai knop laat bedienen. Volgens BMW zouden te veel aanpassingen nodig zijn om de X3 van iDrive te voorzien, dus moet ook de nieuwe X3 het nog steeds doen met een beduidend minder fraai systeem dan de andere modellen.

Het ontbreken van iDrive wil niet zeggen dat de X3 armoedig is. Verre van dat. Alle denkbare luxe is leverbaar: van een verwarmde achterbank via parkeerhulp voor- en achter tot meesturende bi-xenon verlichting. De standaarduitrusting is met de verjongingskuur niet royaler geworden, de X3 is en blijft fors aan de prijs.



Sportwagen

De grootste verbetering is te vinden onder de motorkap. Bijna alle motoren zijn gemoderniseerd. Dat wil zeggen: ze leveren nu betere prestaties terwijl het verbruik lager is geworden.

Het nieuwe topmodel is de drie liter zescilinder diesel met roetfilter. Deze is afkomstig uit de 5-Serie (535d), maar is nu nog krachtiger en komt nu nog beter tot z'n recht. Het geheim van deze motor is de toepassing van twee turbo's. Een turbo maakt een motor sterker,

maar doet dat pas bij een hoog toerental. Daarom presteert de gemiddelde turbomotor eerst matig en wanneer de turbo bijspringt neemt het vermogen plotseling toe. Bij een terreinauto is het effect daarvan dat de auto zich spontaan ingraaft.

Daarom is deze krachtpatser van BMW voorzien van twee turbo's. De ene assisteert bij lage toerentallen, een tweede springt subtiel bij vanaf een hoger toerental. Op die manier heeft de motor over het gehele toerenbereik de extra kracht van de turbo en dat betekent voor de "3.0sd" ronduit spectaculaire prestaties.

Deze zelfontbrander start met het imposante geluid van een vrachtwagen, maar heeft het karakter en de prestatiedrang van een volbloed sportwagen. De geringste beweging van het gaspedaal is goed voor instant acceleratie. De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u wordt door dit dieseltje in 6,6 seconden geklaard. Op de Duitse Autobahn heeft de X3 3.0sd een enorme overmacht en hier sprint deze forse SUV met gemak naar 200 km/u. Menig benzineverslindende SUV levert niet zulke goede prestaties als deze relatief zuinige diesel!



Softroader

In voorgaande tests werd de X3 getypeerd als een typische "softroader": een auto die voornamelijk is bedoeld voor gebruik op de openbare weg en nauwelijks presteert buiten de gebaande paden. Nog steeds voelt de X3 zich het meest thuis op de verharde weg. De X3 laat zich rijden als een gewone personenauto.

Zoals het een BMW betaamt heeft de X3 een sportieve ondertoon en communiceert de auto goed met de bestuurder. Dat is te danken aan de aangenaam zware besturing. Bovendien stuurt de "xDrive" vierwielaandrijving standaard iets meer vermogen naar de achter- dan naar de voorwielen, zodat de X3 een echt BMW-karakter heeft. Ondanks de hoogte helt de X3 in snel genomen bochten nauwelijks over en duikt de auto ook bij hard remmen niet in de veren.

De X3 is niet bedoeld als een taaie terreinauto om een jungle of woestijn mee te bedwingen. Met de elektronisch geregelde vierwielaandrijving, de grote bodemvrijheid en natuurlijk het enorme motorvermogen is de X3 echter niet reddeloos verloren in het terrein. Alle ingrediënten zijn aanwezig voor een kostelijke stoeipartij, zoals de foto's tonen.



De grens is echter snel bereikt. In de praktijk is de bodemvrijheid van 20 cm te gering. Bovendien is de computer die de vierwielaandrijving regelt niet geprogrammeerd voor off-road rijden. Wanneer het lastig wordt, zoekt het systeem naar grip waarbij de voor- en achterwielen om-en-om tijdelijk slippen en is de auto moeilijk te controleren. De banden zijn ook bij de nieuwe X3 de zwakste schakel. De pure snelwegbanden vullen zich in het terrein al snel met modder en hebben daarna nauwelijks grip.

De X3 heeft geen lage gearing; een set extra versnellingen waarmee extreem klimmen en dalen makkelijk wordt gemaakt. Als alternatief is wel

voorzien in een elektronische afdaalhulp. Door de voet simpel van het gas en de rem te halen, hobbelt de X3 kalm en gedoseerd een steile helling af (werkt ook achteruit!). Ook nu is merkbaar hoe de elektronica zoekt en zwoegt en voelt de X3 minder capabel dan een volbloed terreinauto. Bovendien biedt de elektronica geen alternatief voor lage gearing bij het klimmen.

Een woordvoerder van BMW heeft geen enkele moeite met de bevindingen. De X3 is niet bedoeld als volbloed terreinauto. De off-road capaciteit is slechts één van de zaken die de X3 veelzijdig maakt. Hij heeft gelijk, want luttele minuten na de uitspattingen voor de foto zoeft de X3 weer in alle rust over de Autobahn terug naar huis.



Conclusie

Is de BMW X3 na de facelift verbeterd? Ja. De uiterlijke wijzigingen zijn nihil, maar voor het interieur zijn merkbaar betere materialen gebruikt. Verder zijn de zichtbare aanpassingen gering, want een aantal oude klachten (geen iDrive, gordel niet verstelbaar) is gebleven.

De motoren zijn echter sterk verbeterd. Afhankelijk van de gekozen krachtbron is de X3 sneller of zelfs veel sneller geworden terwijl alle motoren zuiniger zijn. In het terrein zijn de capaciteiten nog steeds beperkt. Het weggedrag was en is subliem, waarmee

de X3 nog steeds één van de fijnst sturende
softroaders op de openbare weg is. ■



Specificaties

BMW X3 (2003 - 2010) 3.0sdA High Executive

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	466 x 185 x 167 cm
Wielbasis	280 cm
Gewicht	1.950 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	67 l
Bagageruimte	480/1560 l
Bandenmaat	235/50R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	2993 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	286 pk @ 4400 tpm
Koppel	580 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,6 sec.
Topsnelheid	240 km/u
Verbruik gemiddeld	7,8 l / 100 km
Verbruik stad	9,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	208 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 84.610,-
Prijs instapmodel	€ 46.055,-