



Groot, groter, grootst

Auto's worden groter, een feit waar we niet meer om heen kunnen. De Duitse krant Bild liet er onderzoek naar doen door autoclub ACE. Tussen 2000 en 2010 zijn auto's gemiddeld bijvoorbeeld negen procent breder geworden. Bij BMW kunnen ze er ook niet omheen, de derde generatie X3 is namelijk net zo groot als de eerste X5. Nu we het toch over generaties hebben; destijds was de eerste versie van de X3 uniek in zijn soort. Concurrentie was in geen velden of wegen te bekennen, iets dat tegenwoordig ondenkbaar is. Kan BMW zich nog meten aan al dit geweld of is de eerste nu de laatste geworden?



Kopie

Op uiterlijk gebied zijn de verschillen met generatie nummer twee minimaal. De grille, oftewel 'nieren' zijn een stukje gegroeid waardoor het front meer imponeert. De koplampen zijn voorzien van LED technologie en onder de koplampen vinden we nieuwe LED mistlampen. Ook de achterzijde heeft nieuwe lampen en we vinden aan weerszijde een uitlaatpijp. Verder zijn de bumperpartijen opnieuw getekend en is de hoogte iets toegenomen. Meer verschillen zijn er eigenlijk niet. Blijkbaar was er voor de designers in MÃ¼nchen niet genoeg reden om het model drastisch op de schop te gooien, de vorige generatie was immers nog bijzonder goed. BMW biedt je de keuze uit drie modelvarianten die ieder eigen typische verschillen met zich meedragen. Standaard is er de xLine met mat grijze elementen. Ga je voor chromen accenten, dan kom je uit bij de Luxury Line. Wil je een sportieve uitstraling, dan zal je sneller kiezen voor het M Sport-pakket. Overzichtelijk en handig.



Volgens het boekje

Het interieur is er stukken frisser op geworden. Met een nieuwe pook, strakker stuur en fijnere knoppen stappen we in een frisse auto. BMW houdt trouw vast aan de fijne draaischijf waarmee het infotainmentsysteem bediend kan worden; het bekende i-drive. Natuurlijk kan er ook met de vingers het touchscreen worden bediend, maar tijdens het rijden is een grote draaiknop een absoluut voordeel.

De drie uitrustingen die we terugzagen aan de buitenkant van de auto worden doorgetrokken naar de binnenzijde. De xLine is redelijk kaal, voor lederen stoelen moet bijvoorbeeld al worden bijbetaald. De Luxury Line-uitvoering heeft standaard leer, verschillende houten sierdelen en een mooi bekleed dashboard. Het M Sport-model legt de nadruk op sportieve elementen door sportstoelen in M-design en donkere hemelbekleding. Natuurlijk is er nog een lange lijst met aanvullende styling elementen die allemaal los verkrijgbaar zijn. Nieuw ten opzichte van de voorganger zijn de drie-zone automatische airconditioning waarbij iedere persoon in de auto zelf de gewenste temperatuur in kan stellen.



De stoelen zijn van alle gemakken voorzien en zitten voortreffelijk. Een lange rit is geen enkel probleem en vooral met de optionele stoelverkoeling en -verwarming ben je in zomer en winter niet uit de auto te slaan. Achterin is er voldoende ruimte voor twee of drie volwassenen. De geteste uitvoering beschikt over een glazen panoramadak, maar desondanks is er ruimte voor het hoofd voldoende.

De wielbasis is vijf centimeter uitgerekt. Dit merk je goed in de bagageruimte. Deze is namelijk gegroeid met 50 liter en bereikt een totale inhoud van 600 liter, mede door een verstelbare leuning van de achterbank. Wil je meer mee ruimte dan kan de achterbank worden neergeklapt in een 40:20:40 verhouding, zodat het volume wordt omgetoverd tot een balzaal van 1.600 liter.



Dynamisch als altijd

Denk je aan BMW dan denk je aan een dynamische auto. Veel modellen zijn - nu nog - achterwiel aangedreven en het gros van de auto's zijn favoriet bij menig sportieve



BMW X3 xDrive 20d Luxury Line

rijder. Hoewel de X3 vanuit de basis geen sportief model is, heeft BMW wel zo goed mogelijk geprobeerd het sportieve karakter door te vertalen. De achttraps bak van ZF reageert snel en soepel op het gaspedaal en in de 'sportmodus' is het onderstel flink hard. De sportieve ambities hangen natuurlijk samen met de motorisering. Wij rijden de 2.0 liter diesel en de Luxury Line met 190 pk. Een fijne instapdiesel die heel goed meekomt op de Nederlandse wegen. Verwacht geen duizelingwekkende sprints en kneiterhard onderstel; de auto zit veel meer in de comfortabele hoek en voldoet daarmee perfect aan de verwachtingen van een overgroot deel van de gebruikers. Sportiever wordt het met de modellen met de 3.0 liter zes cilinders waarvan twee motoren leverbaar zijn.

De concurrentie in het luxere SUV segment is moordend. BMW is daarom genoodzaakt mee te gaan met de tijd en slimme technologie toe te passen in de auto. Zo hebben we een sleutel met display waarop een hele rits informatie is af te lezen zoals rijbereik en vergrendeling. De sleutel lijkt hierdoor bijna een klein formaat smartphone. Met de mobiele applicatie van BMW kan tevens de locatie van de auto worden bepaald en vooraf de route worden ingegeven. De auto kijkt dan zelf naar de diverse verkeersomstandigheden en geeft een seintje wanneer je moet vertrekken. Een foefje dat we eerder terugzagen in de 5 Serie is gesture control; een functie waarbij je met handgebaren bijvoorbeeld het geluid harder kan zetten of door een pincetgreep de navigatie inzoomt.



De cijfers

BMW laat je kiezen tussen de drie benzinemotoren of de vijf dieselmotoren. Het gros van de motoren wordt geleverd met vier cilinders en inhoud van twee liter. Daarnaast zijn de vertrouwde zescilinder-in-lijn motoren met een cilinderinhoud van drie liter leverbaar. Deze laatste motoren zijn enkel verkrijgbaar voor de xDrive30d en M40i en natuurlijk de X3 M en M Competition. De benzinevariant xDrive30i heeft dus gewoon een 2.0 liter viercilinder, anders dan de naam doet vermoeden. Naast dit geweld is er ook een 30e leverbaar met een elektromotor die zelfstandig een afstand van 45 kilometer puur elektrisch kan rijden. De prijs van de X3 start bij 61 duizend euro met een sDrive18d motorisering.

Voor dit geld heb je een stof-/ledercombinatie bekleding, 18 inch standaard velgen, witte lak en halogeenlampen. Typisch een variant die je hoogstwaarschijnlijk in Nederland niet tegen gaat komen, omdat het gros van de kopers de auto graag wat leuker aankleedt. Begin je met aankleden en dikkere motoren dan kan je prijs zomaar richting de anderhalve ton gaan lopen. Ben je in de race voor de extreme modellen dan

maakt de dealer graag een gespecificeerde lijst met alle prijzen. Het model waarmee wij rondrijden kost precies 100.000 euro. Dit is vooral te danken aan de opties die flink aan de prijs zijn. 20 inch wielen, autopilot, Safety Pack, lederen bekleding, adaptief onderstel, panoramadak en elektrisch verstelbare voorstoelen; allemaal opties waar je gemiddeld 1.500 euro per stuk voor betaald. Ondertussen kijken we er niet meer vreemd van op. Shop je een auto in het premium segment dan betekent dit standaard dat je flink mag betalen voor de extra opties. Niets aan te doen.



Buitenproportioneel?

Veel opties, veel nieuwe techniek, veel ruimte en veel geld. Weegt het geheel tegen elkaar op? We denken van wel. Je krijgt een auto met sportieve ambities en veel luxe. Je hoeft het maar te bedenken of de X3 heeft het aan boord. Naast het technische vernuft is het ook gewoon een erg praktische auto, waarmee gerust vier tot vijf volwassenen een lange reis kunnen maken en er een flinke smak aan bagage kan worden meegenomen. Zelfs als je er een fikse paardentrailer achter hangt zal de X3 zijn mannetje nog staan. Echter blijft alles relatief. Als je het ervoor over hebt om een



BMW X3_{xDrive} 20d Luxury Line

ton aan een allrounder te spenderen zit je met de X3 wel goed, maar er zijn ook genoeg goedkopere alternatieven een segment lager. Zoals gezegd is de BMW niet meer de enige in zijn soort en zijn er veel meer kapers op de kust. Met de X3 loopt BMW zeker niet achteraan maar sluiten ze naadloos aan op de concurrentie. De keuze is aan jou...

Plus

- + Praktisch
- + Ruimte
- + Vol nieuwe techniek

Min

- Opties fors aan de prijs.....
- en daarmee erg duur