



Dirk-Jan Dalhuisen
5 februari 2011

X-factor

Hoge verwachtingen hadden ze in MÃ¼nchen. Reikhalzend zou de wereld uitkijken naar een SUV die de veelzijdigheid van de grote X5 combineert met het sportieve karakter van een compacte 3 Serie. Met de X3 dacht BMW in 2003 dan ook het antwoord in huis te hebben. De X3 werd echter niet het succes waarop werd gehoopt. De auto had veel last van de concurrentie en de geringe meerprijs van de grotere X5. BMW keek lijdzaam toe hoe de X3 door rivalen als de Audi Q5 en de Volvo XC60 werd overrompeld in de verkooplijsten. Maar BMW zou BMW niet zijn als het bij de pakken neer ging zitten. Met de tweede generatie X3 wil het merk orde op zaken stellen en revanche nemen. Wij gingen op zoek naar de X-factor van de nieuwe X3.



OntBangled

Tien jaar geleden verraste BMW-ontwerper Chris Bangle vriend en vijand met de controversieel gelijkende 7 Serie, die de toon zette voor een nieuwe designfilosofie. Met scherp, gewaagd lijnenspel deed BMW afstand van de behoudende, ingetogen koers die tot op dat moment werd gevaren. De laatste jaren is het merk weer wat meer op de tijdloze toer, en dat zie je terug bij de nieuwe X3. De auto oogt niet meer zo gewaagd als zijn voorganger, maar ziet er, zeker in het chique 'Tiefseeblau', wel een stuk eleganter en evenwichtiger uit. Het design vertoont veel overeenkomsten met dat van de X5, en toch zie je aan de scherp gelijkende snuit, de karakteristieke lijnen van de achterste zijruit en de vorm van de achterlichten ook duidelijk dat hier een X3 staat. De nieuwe X3 oogt daarbij niet alleen forser en robuuster dan zijn voorganger, maar is dat ook daadwerkelijk. In alle dimensies is de X3 een stukje gegroeid. Daarmee is de auto qua afmetingen vergelijkbaar met de vorige generatie X5. Doordat de nieuwe X5 weer

een stukje groter gegroeid is en het X-programma aan de onderkant is aangevuld met de kleinere X1, valt de Sports Activity Vehicle - zoals BMW de X3 typeert - weer mooi tussen z'n broers in en zit hij hen niet in het vaarwater.



Flink geprofiteerd

Die toegenomen afmetingen hebben vooral positief uitgedrukt voor de bagageruimte en de ruimte op de achterbank. Dat laatste zal vooral langere mensen als muziek in de oren klinken, want achterin de vorige X3 was het behoorlijk behelpen. Wel is het jammer dat de achterbank nogal laag geplaatst is, waardoor je alsnog snel met opgetrokken benen zit. Van gebrek aan ondersteuning is voorin gelukkig geen sprake, zeker niet als daar de heerlijke optionele comfortstoelen zijn geplaatst. Naast de interieurruimte heeft ook de afwerking flink geprofiteerd van de modelwissel. De materialen voelen beter aan dan in de eerste X3 en liggen kwalitatief op een niveau dat

weer BMW-waardig is. Verder kent het interieur, dat geheel volgens moderne BMW-maatstaven is opgebouwd, weinig verrassingen. Wat indeling betreft ligt de nieuwe X3 keurig op Ã©n lijn met de X1 en de X5. De iDrive-controller voor het aansturen van de multimedia is natuurlijk niet meer weg te denken en ook de 'joystick', die als transmissiehendel fungeert, is inmiddels een bekende verschijning. De doordachte ergonomie zorgt ervoor dat de werkplek een keurige algehele indruk achterlaat.



Wijzende vingertjes

Bang voor verontwaardigde opmerkingen en wijzende vingertjes van milieubewuste burens hoeft je met de nieuwe X3 niet meer te zijn. De uit de kluiten gewassen SAV is als xDrive20d namelijk voorzien van een groen B-label. Dat komt onder meer door een pakket technologische maatregelen, dat onder de inmiddels welbekende naam

'EfficientDynamics' wordt ingezet om verbruik en uitstoot terug te dringen. Met succes, want ook al is het opgegeven verbruik van bijna 1 op 18 een utopie, een verbruik van bijna 1 op 14 is nog altijd een nette prestatie voor een auto van dit formaat. Het wordt nog mooier als je ziet hoe weinig concessies je daarvoor hoeft te doen. De combinatie van de tweeliter diesel en de 8-traps automatische transmissie maakte onlangs al veel indruk in de 520d Touring, en weet ook wel raad met de nieuwe X3. Doordat het koppel van 380 Nm al bij 1.750 rpm volledig ter beschikking staat, wandelt de automaat bij een normale rijstijl vlot en uitermate soepel door zijn versnellingen heen. Trap je het gaspedaal dieper in, dan reageert de transmissie adequaat door direct terug te schakelen. Nul tot honderd doet de X3 xDrive20d in 8,5 seconden, en daarvoor hoeft de 1.700 kg zware BMW zich allerminst te schamen.



Niets dan lof



BMW X3 xDrive20d High Executive

Tot nu toe niets dan lof voor de viercilinder diesel in de X3. De motor is krachtig, zuinig en snel genoeg en lijkt daarmee de 3.0 zes-in-lijn dieselmotor in de xDrive30d overbodig te maken. Toch is die conclusie niet helemaal vanzelfsprekend. De tweeliter is namelijk niet de meest stille in zijn soort, wat een kleine domper op de vreugde is. Hoewel we nog tot het voorjaar op de 258 pk sterke 3.0 zes-in-lijn diesel moeten wachten, zal die - BMW kennende - een stuk beter in het gehoor liggen. De rijeigenschappen van de nieuwe X3 zijn gelukkig wel helemaal des BMW's. Ons testexemplaar is voorzien van een optioneel adaptief onderstel, waarmee de X3 zich met een druk op de knop van zijn sportieve kant laat zien. Vooral in de 'Sport'-stand biedt de X3 een heerlijke balans tussen sportiviteit en comfort. De besturing is in deze stand prettig zwaar en communicatief en het onderstel is stevig, zonder hinderlijk stug en stuiterig te zijn. De auto ligt als een blok op de weg en laat zich in bochten niet van zijn stuk brengen. Ook in de 'Normal'-stand, waarbij de nadruk meer op comfort ligt, moet je het vrij bont maken om de X3 uit zijn spoor te krijgen. Zeker voor zo'n hoge auto is het bewonderenswaardig wat een fijne rijdersauto BMW met de X3 heeft neergezet.



Twee kanten

Was de eerste X3 nog een auto om snel te vergeten, met de tweede generatie mikt BMW vol in de roos. De auto is niet alleen op alle fronten sterk verbeterd ten opzichte van zijn voorganger, maar is - mede dankzij zuinige motoren - tegelijk ook een stuk goedkoper geworden. Het mes snijdt dus aan twee kanten. Daarmee heeft BMW goede kaarten in handen om veel klanten voor zich (terug) te winnen. De X3 deelt vooral rake klappen uit met zijn ruime interieur en geweldige rijeigenschappen. BMW heeft de nieuwe SAV zo'n goede balans tussen sportiviteit en comfort meegegeven, dat de X3 zowel bij sportieve als bij minder sportieve rijders de handen op elkaar kan krijgen. Die veelzijdigheid maakt in combinatie met de sterk verlaagde prijs dat de X3 nu zomaar eens een hoofdrol kan gaan spelen in zijn segment, dat acht jaar geleden nota bene door zijn voorganger op de kaart is gezet. Aan de X-factor zal het niet liggen!



Plus

- + Dynamische rijeigenschappen
- + Krachtige en zuinige motor
- + Interieurruimte

Min

- Motorgeluid
- Lage achterbank