

## Pressepräsentation BMW X3: Näher an der Kante

Von Nikolaus Findling

**Das ist ein Luxusproblem, das andere Autohersteller wohl gerne hätten. Gut drei Jahre nach dem Generationswechsel beim BMW X3 ist nun so langsam - so verlangen es die ungeschriebenen Gesetze der Branche - ein Facelift fällig. Damit soll das Fahrzeug technisch und vor allem optisch fit gemacht werden für die zweite Hälfte des Generationszyklus. Nur: Der X3 steht auch im Frühjahr 2014 so frisch und modern auf seinen vier Rädern, dass auf eine Aufhübschung eigentlich gänzlich verzichtet werden könnte.**

Die Münchener haben sich trotzdem die Mühe gemacht, den X3 einem (mehr als behutsamen) Facelift zu unterziehen, verpassten ihm, so der Original-Pressetext, „modifizierte Rundscheinwerfer“, eine „markantere Doppelniere“ und „neue Front- und Heckstoßfänger“. Der wahre Grund für das Facelift aber befindet sich unter der Motorhaube. Im X3 erlebt der neue Zwei-Liter-Diesel seine Weltpremiere.

Bei dem Vier-Zylinder-Triebwerk zeigt sich ein weiteres Mal, warum das herstellende Unternehmen Bayerische Motoren Werke und nicht etwa Bayerische Auto Werke heißt. Den Ingenieuren gelang es, das ohnehin schon sparsame Vorgängermodell noch einmal in seinem bescheidenen Durst zu zügeln. Der X3 xDrive 20d gibt sich nach EU-Norm nunmehr mit 5,4 bis 5,0 l/100 km (Werte mit optionalen rollwiderstandsreduzierten Reifen auf 17-Zoll-Leichtmetallrädern „Streamline“ Styling 306) zufrieden, was einer abermaligen Reduktion von bis zu 7,1 Prozent gegenüber dem Vorgänger entspricht. Gleichzeitig erhöht sich die Leistung um 5 kW / 6 PS auf 140 kW / 190 PS.

Effizienzsteigerungen dieser Art fallen nicht vom Himmel. Zu dem Maßnahmenpaket, das BMW einsetzte, um die neuen Werte zu erreichen, gehören eine Optimierung der Reibleistung, eine verbesserte Thermodynamik und eine Gewichtsreduzierung des Triebwerks um 2 kg. Einen entscheidenden Anteil hat auch die verbesserte Motorsteuerung. Der Einbau eines neuen Brennraumdrucksensors ermöglicht es nach den Worten von Christian Bock, bei BMW Leiter Prozess Antrieb für die Modellreihe

mittlere und große Modelle, den Ist-Zustand des Triebwerks genauer zu überwachen als bisher. Das erlaube es, die zur Sicherheit einkalkulierten Margen gegenüber den motorspezifischen Emissions-Grenzwerten, die trotz aller Veränderungen im Laufe eines Triebwerklebens strikt eingehalten werden müssen, deutlich zu reduzieren. „So wird es möglich, einen Motor näher an der Kante zu betreiben“, beschreibt Bock das Ergebnis des Sondeneinsatzes.

Für den Käufer des X3 finden solche Überlegungen und Bemühungen im Hintergrund statt. Er freut sich über einen erneut gesunkenen Kraftstoffverbrauch beim X3, ohne dass der, zum Beispiel durch erhöhte Motorgeräusche, zu Lasten des Komforts gehen würde. Der kompakte SUV – pardon: bei BMW heißt die Fahrzeuggruppe ja SAV, Sports Activity Vehicle – fährt sich ebenso angenehm und komfortabel wie das Modell vor dem Facelift mit dem „alten“ Dieseltriebwerk.

Der X3 xDrive20d kostet ab 41 100 Euro, mit Acht-Gang-Steptronic-Getriebe ab 43 250 Euro. Das X3-Einstiegsmodell X3 sDrive 18d, ausgerüstet ebenfalls mit einem neuen Triebwerk, hier aber mit 110 kW / 150 PS, ist ab 37 200 bzw. 39 350 Euro erhältlich. (ampnet/nf)

## Bilder zum Artikel

---



BMW X3.

---



BMW X3.

---



BMW X3.

---



BMW X3.

---



BMW X3.

---



BMW X3.

---



BMW X3.

---



BMW X3.

---



BMW X3.

---



BMW X3.

---



BMW X3.

---