
Fahrvorstellung BMW iX3: Mit dem Heck voran in die Zukunft

Von Walther Wuttke, cen

Auf dem Weg in die elektrische Zukunft holt BMW ein längst vergessenes Antriebskonzept aus der Schublade. Seit der kleinen Isetta und dem flotten BMW 700 hat es bei den Bayern keine Modelle mit Heckmotor mehr gegeben, und jetzt landet der Antrieb bei den Elektromodellen wieder an der Hinterachse. Nach dem vollelektrischen i3 rollt im kommenden Jahr der iX3 mit Elektroantrieb und Heckmotor an den Start. Dem elektrischen SAV (Sport Activity Vehicle) sollen in den kommenden Jahren noch 25 elektrifizierte Modelle folgen, 13 davon vollelektrisch.

Mit seiner Elektrifizierungsstrategie hat BMW bereits heute erreicht, dass die neuen strengen EU-Grenzwerte eingehalten und keine Strafzahlungen wegen zu hoher Abgaswerte fällig werden. In Europa haben die elektrifizierten BMW-Fahrzeuge bereits einen Marktanteil von 14 Prozent erreicht, und bis zum Jahr 2030, so die Planungen, wird dieser Anteil auf 50 Prozent steigen. Mit dem iX3 setzt die Marke auch ihr Konzept der „Power of Choice“ fort und bietet den X3 als vollelektrische, Diesel-, Plug-in- und Benzin-Variante an. Freunde des klassischen Verbrennungsmotors können also aufatmen: „Wir werden auch in 15 Jahren Benzin- und Diesel anbieten“, erklärte ein Sprecher bei der Vorstellung des iX3.

Für den iX3 verspricht BMW eine Reichweite von 460 Kilometern und einen Verbrauch von weniger als 20 Kilowattstunden. Als Antrieb entwickelten die BMW-Ingenieure einen Motor, der nach dem Prinzip einer stromerregten Synchronmaschine arbeitet, die 210 kW (286 PS) leistet. Damit konnte auf seltene Erden und den Einsatz von Magneten verzichtet werden. Auch der Anteil von Kobalt konnte gegenüber dem i3 um 63 Prozent verringert werden. Im Vergleich zu den bisher angebotenen vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns besitzt der Elektromotor eine um 30 Prozent gesteigerte Leistungsdichte und erreicht einen Wirkungsgrad von bis zu 93 Prozent – Verbrennungsmotoren liegen bei überschaubaren 40 Prozent. Die beim iX3 eingesetzten Komponenten werden vom kommenden Jahr an auch bei den Modellen iNext und i4 eingesetzt werden.

Genug der Theorie und auf in die Praxis. Das maximale Drehmoment von 400 Newtonmetern bringt den iX3 rasant in Fahrt, und nach 6,8 Sekunden ist Tempo 100 km/h erreicht. Während der Fahrt bleibt das Drehmoment auch bei höheren Drehzahlen im Gegensatz zu anderen Modellen, weitgehend erhalten, was sich beim spontanen Überholspur angenehm bemerkbar macht. Die Höchstgeschwindigkeit wird im Interesse der Reichweite bei 180 km/h elektronisch begrenzt.

Der Unterschied zum konventionell angetriebenen X3 zeigt sich vor allem bei der Geräuscentwicklung. Der iX3 rollt leise über den Asphalt, und erst der Blick auf das (unbedingt empfehlenswerte) Headup-Display zeigt den drohenden Konflikt mit den gerade herrschenden Geschwindigkeitsbegrenzungen. Der Fahrer sitzt vor einer wie bei BMW üblichen gut aufgeräumten und auf den Piloten konzentrierten Instrumentensammlung, der zentrale Bildschirm übermittelt die wichtigsten Informationen, und die Sitzgarnitur erreicht einen angenehmen Komfort mit bestem Seitenhalt. Das Fahrwerk besitzt einen guten Kompromiss aus Dämpfung und Federung und lässt sich nur schwer aus der Ruhe bringen.

Die Energieversorgung ist wie inzwischen bei so gut wie allen E-Mobilen im Unterboden angeordnet, was sich positiv auf die Fahreigenschaften auswirkt. Im konkreten Fall liegt

der Schwerpunkt um 7,5 Zentimeter tiefer als beim X3, was sich vor allem bei der Querdynamik angenehm bemerkbar macht. Serienmäßig haben die BMW-Entwickler dem iX3 ein adaptives Fahrwerk angepasst, das sich an die Straßenverhältnisse anpasst. Wer zusätzliche Fahrdynamik verlangt, kann das adaptive M Fahrwerk bestellen, um eine sportliche Dämpfercharakteristik zu erfahren.

Die durchaus realistische Reichweite von 460 Kilometern (bei leicht zurückhaltender Fahrweise) lässt sich durch die verschiedenen Möglichkeiten noch weiter optimieren. Neben der adaptiven Rekuperation, die sich mittels der aktuellen Navigationsdaten den aktuellen Verkehrsverhältnissen anpasst, kann der Pilot auch selbst die verschiedenen Stufen der Bremsenergieerückgewinnung aktivieren. Wird die Fahrstufe „B“ gewählt, lässt sich der iX3 mit einem Pedal dirigieren. Das ist anfangs etwas gewöhnungsbedürftig, funktioniert aber relativ schnell.

Bei einer ersten Ausfahrt rund um München über Landstraßen, Autobahn und dem zähen Stadtverkehr der Metropole, stand am Ende ein Verbrauch von 18,8 Kilowattstunden (kWh). BMW gibt 17,5 bis 17,8 kWh auf der Verbrauchsanzeige an. An einem elf kW starken Anschluss vergehen rund 7,5 Stunden bis der Energiespeicher geladen ist. Eine Schnellladestation benötigt 34 Minuten, bis der Akku zu 80 Prozent gefüllt ist. Digitale Helfer wie das BMW Connected Charging optimieren die Routenplanung und liefern Informationen über Ladestationen entlang der Strecke. iX3-Kunden genießen zudem bei den deutschen Schnellladestationen von Ionity einen Sonderpreis von 0,29 Euro je Kilowattstunde.

Vom konventionellen X3 unterscheidet sich die Elektroversion unter anderem durch die neuen aerodynamisch gestalteten Leichtmetallräder, die rund zehn Kilometer Reichweite bringen. Im Innenraum wählten die Münchener Kreativen blaue Farbakzente, um die Verbundenheit mit dem blauen Planeten zu unterstreichen.

Angeboten wird der iX3 in zwei Ausstattungsvarianten. Die Basis Inspiring kommt unter anderem mit Metallic-Lackierung, LED-Scheinwerfern, Glasdach und einer Geschwindigkeitsregelung mit Stopp&Go-Funktion zu den Kunden. Bei Impressive kommen adaptive LED-Scheinwerfer, 20-Zollräder, Lederausstattung sowie Sportsitze hinzu. Die Preisliste für den in China produzierten iX3 beginnt bei 66.300 Euro, was sich um 7500 Euro Förderung verringert. (ampnet/ww)

Daten BMW iX3

Länge x Breite x Höhe (m): 4,73 x 1,89 x 1,66
Radstand (m): 2,86
Motor: Stromerregte Synchronmaschine
Leistung: 286 PS (210 kW) bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 74 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,8 Sek.
Elektr. Reichweite: 460 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,8-17,5 kWh
CO₂-Emissionen: 0 g/km (Euro 5)
Leergewicht / Zuladung: min. 2185 kg / max. 540 kg
Kofferraumvolumen: 510–1560 Liter
Max. Anhängelast: 750 kg
Wendekreis: 12,1 m
Luftwiderstandsbeiwert: 0,29
Basispreis: 66.300 Euro

Bilder zum Artikel



BMW iX3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
