

-  **Elektro-Motor**
-  **71.720 €**
-  **235 kW/320 PS**
-  **529 km**
-  **17,9 kWh pro 100 km**



BMW iX3 40

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Mit dem neuen iX3 hat BMW einen fulminanten Start in Europa hingelegt. Schon nach kurzer Zeit gibt es über 100.000 Bestellungen. Der Erfolg fußt einerseits auf einer geschickten Medienkampagne, die diesen Ableger der neuen Klasse als den neuen großen Wurf der Marke bei den Menschen anpreist. Andererseits gibt es handfeste Argumente für das Modell, nicht ohne Grund schneidet auch die zweite iX3-Variante im ADAC Autotest mit einem richtig guten Ergebnis ab. Die Nutzung des Elektro-BMW erweist sich ein wenig wie ein Wechselbad der Gefühle. Auf den ersten Blick gefällt das moderne Design außen und innen. Auf den zweiten Blick muss man dann allerhand kostenoptimierte Details feststellen, vor allem im Kofferraum. Auf den dritten Blick, unterwegs mit dem iX3, begeistert wiederum der tolle Antrieb. Es dauert aber nicht lange, bis das poltrige und auf Kanten unachgiebig agierende Fahrwerk die Nerven belastet, praktisch der vierte Blick in dieser Aufzählung. Nicht wenige dürften sich die adaptiven Dämpfer aus dem konventionellen X3 wünschen, die wohl erst zum zweiten Quartal 2027 kommen werden. Die fünfte Phase der Gefühlsachterbahn tritt nach einer etwas längeren Nutzungsphase ein - man lernt die geschickt und effektiv arbeitenden Fahrzeugsysteme zu schätzen, ebenso den mit 17,9 kWh/100 km insgesamt niedrigen Verbrauch und die daraus resultierende gute Reichweite von 525 km. Die schnelle Ladeleistung passt prima in den stressigen, durchgetakteten Alltag. Fahrwerk und Lenkung agieren sicher und verlässlich. Der Platz im Innenraum passt im Alltag, bei Bedarf nimmt der Elektro-BMW bis zwei Tonnen an den Haken. Der iX3 informiert über viele Details, sogar der "Gesundheitszustand" (SoH) der Batterie wird in Prozent angegeben wie beim modernen Smartphone - das schafft Vertrauen. Die recht umfangreiche Grundausstattung nimmt dem stattlichen Grundpreis von 63.400 Euro etwas den Schrecken - günstig ist der Elektro-X3 aber nicht. Die große Herausforderung für BMW wird sein, die Kunden bis Phase fünf zu halten, ohne dass sie in den Phasen zwei oder vier abspringen. Denn zahlreiche Konkurrenten, gerade aus Fernost, können erst mal mit schicker Fassade begeistern und zeigen ihre nervigen Schwächen erst im Alltag - dann wenn der iX3 punktet.

- ✓ **effizienter Antrieb, angemessene Reichweite, gute Ladeleistung, sehr gute Fahrleistungen, hohe zulässige Anhängelast**
- ✗ **teure Versicherung, hoher Anschaffungspreis, Blinker neben Bremslicht in den Rückleuchten schlecht sichtbar, fehlende Fahrwerksoptionen (adaptive Dämpfer)**

ADAC Urteil

- 1,9** Autotest
- 3,4** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,4** Familie
- 3,8** Stadtverkehr
- 2,4** Senioren
- 2,3** Langstrecke
- 2,0** Transport
- 2,0** Fahrspaß
- 2,6** Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Audi Q4 e-tron, Cupra Tavascan, Genesis GV70, Mercedes GLC EQ, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, Volvo EX60, VW ID.4



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,2 Karosserie	03	2,1 Fahreigenschaften	10
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	10
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	10
Licht und Sicht	04	Bremse	10
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	05	1,5 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	11
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	12
1,9 Innenraum	06		
Bedienung	06	2,1 Umwelt	12
Multimedia	07	Verbrauch	12
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	12
Raumangebot hinten	08		
Innenraum-Variabilität	08	3,4 Autokosten	12
		Monatliche Gesamtkosten	12
2,3 Komfort	08	Motorvarianten	14
Federung	08	Eigenschaften des Elektroantriebs	15
Sitze	08	Fahrzeugdaten	16
Innengeräusch	09	Bilder	17
Klimatisierung	09		
0,9 Antrieb	09		
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

Notenskala

■ sehr gut 0,6 - 1,5
 ■ gut 1,6 - 2,5
 ■ befriedigend 2,6 - 3,5
 ■ ausreichend 3,6 - 4,5
 ■ mangelhaft 4,6 - 5,5

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen.

2,2 Karosserie

2,0 Verarbeitung

✓ An der Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt es kaum etwas auszusetzen. Alle Teile sind passgenau zusammengesetzt. Der Unterboden ist natürlich elektroautotypisch perfekt verkleidet und so aerodynamisch optimiert. Selbst die Aufhängungsteile der Hinterachse sind nach unten mit großen Luftleitverkleidungen versehen. Die Fronthaube wird mit zwei Gasdruckfedern angehoben und offen gehalten. Schläuche und Kabel im früheren "Motorraum" sind nicht zu sehen, rund um den vorderen kleinen Stauraum ist alles großflächig mit Abdeckungen verkleidet.

Die Verarbeitung im Innenraum ist einwandfrei, alles sitzt fest, nichts wackelt oder macht Geräusche. Allerdings lässt die Begeisterung über die verwendeten Materialien nach, wenn man sich die Einrichtung im Detail ansieht. Hat man gar die Feinheiten des Vorgänger-iX3 im Hinterkopf, stimmt das den geneigten BMW-Fan durchaus wehmütig. Natürlich sollte man berücksichtigen, dass hier im Test die Basis-Ausstattung antritt. Wählt man die Außenfarbe und die Innenausstattung geschickt wie im Testwagen, macht der iX3 vorn durchaus was her - gerade die durch den Stoff schimmernde, animierte Ambientebeleuchtung am Armaturenbrett hat ihren Charme. Ansonsten beschränkt sich das Ambientelicht im Innenraum auf einzelne kleine Spots. Einerseits ist der Spardruck an einigen Stellen recht deutlich zu sehen, andererseits haben es auch besondere und sicherlich alles andere als günstige Details wie das schmale Instrumentendisplay in kompletter Innenraumbreite unter der Frontscheibe oder besagter hinterleuchteter Stoffbezug auf dem Armaturenbrett in den neuen Elektro-BMW geschafft. Immerhin ist der obere Bereich im Innenraum, also Armaturenbrett und Türverkleidungen von vorn bis hinten, mit weichem Material überzogen. Zu einem Stoffbezug für die Dachsäulen konnten sich die Münchner nur noch an den A-Säulen durchringen. Nicht mehr selbstverständlich, selbst in der Mittelklasse, sind die Türrahmenverkleidungen des iX3.

✗ Im unteren Bereich des Innenraums gibt es nur harten Kunststoff. Insbesondere die Kofferraumauskleidung ist arg kostengünstig gestaltet.

3,0 Alltagstauglichkeit

Die Batterie im iX3 40 hat eine Kapazität von netto 82,6 kWh, sie kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2-Stecker ist dabei, weitere Steckertypen sind gegen Aufpreis verfügbar. Die Kabel können im Fach unter der Fronthaube (Frunk) verstaut werden.

Das Vollladen über 230 V dauert rund 41 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung rund achteinhalb Stunden (bei 11 kW) bis rund 13 Stunden (bei 7,4 kW). Gegen

Aufpreis ist das AC-Laden auch mit 22 kW möglich, dann kann man die Batterie auch in rund viereinhalb Stunden mit Wechselstrom vollladen. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann etwa 21 Minuten an einer Ladesäule, die mindestens 300 kW Ladeleistung abgeben kann. Von 10 auf 54 Prozent Ladestand geht es in lediglich 10 Minuten. Die maximale Ladeleistung ist nur unter optimalen Ladebedingungen zu erreichen, dafür kann die Batterievorkonditionierung eingesetzt werden.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Autotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 525 km. Bei Fahrten innerorts oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von über 600 km möglich. Der Ladestecker wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-BMW geladen ist. Dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste. BMW zeigt im Instrumentendisplay viele Informationen während des Ladevorgangs. Man kann beispielsweise die aktuell anliegende sowie die aktuell möglichen Ladeleistungen des Autos und der Säule sehen und bekommt die prognostizierten Uhrzeiten bis 80 oder 100 Prozent Ladung angezeigt. Das Vorkonditionieren der Batterie ist automatisch oder manuell möglich. Ob es nötig ist oder gerade durchgeführt wird, kann der Fahrer ebenfalls im Display sehen.

Die Außenlänge von 4,78 m ist für die Stadt nicht ideal, der Wendekreis von 11,9 m immerhin ausreichend. Die Breite fällt mit 2,10 m (inkl. Außenspiegeln) absolut gesehen üppig aus - dennoch gehört der iX3 damit in seiner Klasse eher zu den schmälere Vertretern. Der iX3 40 kommt mit einem Leergewicht von fast 2,1 Tonnen einigermaßen gewichtig daher, ist aber immerhin rund 200 kg leichter als der iX3 50 xDrive. Als Zuladung sind üppige 537 kg erlaubt. Vier Erwachsene und ihr Gepäck können damit locker auf die Reise gehen. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, die zulässige Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt bis zu 80 kg. Verfügt der Anhänger über eine eigene Bremse, darf er bis 2.000 kg wiegen, sonst nur 750 kg - damit ist der iX3 ein brauchbarer Zugwagen auch für größere Wohnwagen. Ein Notrad, Wagenheber oder Radmutternschlüssel gibt es nicht, das Reifenreparaturset ist immerhin serienmäßig, kann aber nur bei kleinen Reifenschäden helfen.

✓ Die Ladeplanung innerhalb des Navigationssystems funktioniert sehr gut, auf längeren Strecken werden Ladestopps geschickt eingebunden und die Fahrzeiten entsprechend kalkuliert. Man wird während des Ladevorgangs über die vorgesehene Ladedauer informiert und erkennt im Instrumentendisplay gut, wann man seine Fahrt fortsetzen kann. Unterwegs erfolgt stets eine dynamische Aktualisierung der geplanten Route. Die prognostizierte Restreichweite ist realistisch und verlässlich.

2,5 Licht und Sicht

Die Sicht rundherum aus dem iX3 ist dank angemessen großer Glasflächen zufriedenstellend. Nach hinten sind die Fenster zwar schon recht schmal, davon abgesehen aber hoch genug, um gut hinaussehen zu können. Hauptkritikpunkt bleiben die insbesondere im unteren Bereich sehr breiten D-Säulen, die den Blick nach schräg hinten erheblich einschränken.



Die D-Säulen werden nach unten besonders breit und schränken die Sicht damit mehr ein. Immerhin sind die Kopfstützen teilversenkbar.

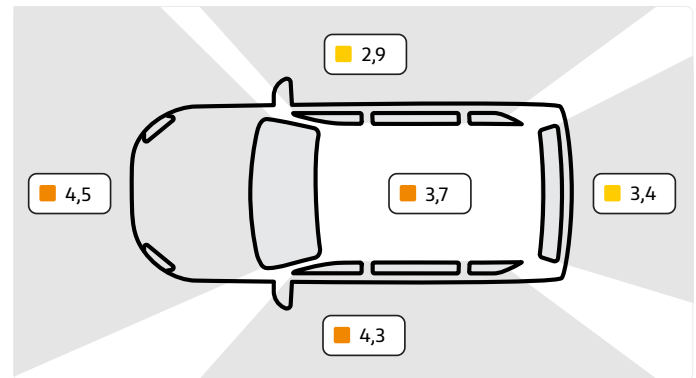
✓ Während der Fahrer das Heck des BMW-SUV noch ordentlich abschätzen kann, entzieht sich die Vorderkante seinem Blick. Immerhin helfen beim Rangieren ab Werk Parksensoren vorn wie hinten sowie die Rückfahrkamera, gegen Aufpreis auch Rundumsicht-Kameras. Beispielsweise spielende Kinder lassen sich aufgrund des hohen Hecks beim Rückwärtsfahren sehr schlecht wahrnehmen, daher ist die Rückfahrkamera ein sinnvolles Hilfsmittel. Sie ist zwar nicht schmutzgeschützt abgedeckt, wird aber von einer Wischwasserdüse mit gereinigt. Im Iconic Glow Exterieurpaket ist auch eine Waschdüse für die Kamera an der Fahrzeugfront enthalten - das ist selten und eine Besonderheit in dieser Klasse.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Funktion auf die Fahrerseite (Serie). Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzen beide Außenspiegel.

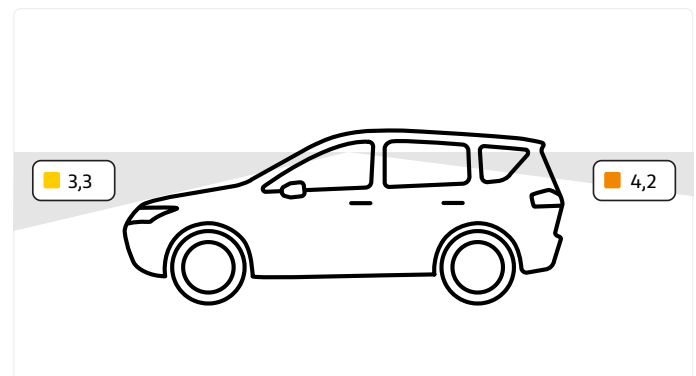
Serienmäßig gibt es Voll-LED-Scheinwerfer sowie einen Fernlichtassistenten; mit den optionalen adaptiven LED-Scheinwerfern (BMW Iconic Glow Exterieurpaket) wird der Fernlichtassistent um "Selective Beam" erweitert, das andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet und damit nicht blendet. Auch dank Abbiegelicht ist die Straßenausleuchtung der Scheinwerfer gut.

✗ Die sehr sinnvolle automatische Leuchtweitenregulierung gibt es nur für die Optionsscheinwerfer, das Basislicht muss mit einer manuellen Einstellung auskommen. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist überhaupt nicht erhältlich. Obwohl die Rücklichter einen großen Teil des Hecks einnehmen, leuchten die wichtigen Signale Bremsen und Blinker nur in jeweils einem schmalen kleinen Streifen links und rechts - und das auch noch unmittelbar nebeneinander, so dass man bei Betäti-

gen der Bremse den Blinker kaum noch erkennen kann. Es bleibt zu hoffen, dass BMW diesen Mangel schnell abstellt.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,0 Ein-/Ausstieg

✓ Mit 57 cm liegt die Sitzfläche in praktischer Höhe über der Fahrbahn (Sitz in der niedrigsten Sitzposition), sie ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen. Lediglich der hohe Schweller beeinträchtigt etwas. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein; nur der Türausschnitt steigt zum Radlauf hin etwas an und reduziert die Karosserieöffnung im unteren Fußbereich. Im iX3 gibt es hinten am Boden keinen Kardantunnel, daher kann man recht einfach von einer Seite zur anderen auf der Rückbank durchrutschen. Die Türen werden vorn und hinten in drei Positionen offen gehalten; die Haltekraft der Türbremsen ist ausreichend kräftig, um die Türen auch an Steigungen fixieren zu können. Die Umfeldbeleuchtung erhellt die Umgebung des Fahrzeugs u.a. über Spots unter den Außenspiegeln. Das serienmäßige Keyless-System ermöglicht u.a. das Ent- und Verriegeln schon bei Annäherung und beim Weggehen, es kann zusätzlich über ein registriertes Smartphone oder die beigelegte Karte im Kreditkartenformat gesteuert werden. Der schlüssellose Zugang verfügt über einen zuverlässigen Diebstahlschutz, mittels Funkverlängerer kann die Zentralverriegelung nicht mehr überlistet werden. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless.

✗ Es gibt am Dachhimmel keine Haltegriffe, welche beim Ein- und Aussteigen helfen könnten. Die elektrisch ausfahrenden Außentürgriffe sind nicht in allen Situationen praktisch -

warum BMW ausgereicht jetzt kurz vor dem Verbot dieser Griffe in China von den Griffmulden auf die ausfahrbaren Bügel setzt, bleibt ein Rätsel. Wenn man einfach nur an den ausgefahrenen Türgriffen schnell zieht, ergibt sich zwischen Ziehen am Griff und elektrischer Entriegelung der Tür ein minimaler zeitlicher Versatz, der dazu führt, dass man dann beim Türöffnen kurz "ausgebremst" wird. Sehr geschmeidig öffnet sich die Tür dagegen, wenn man z.B. mit Daumen und Zeigefinger den Griff innen nur etwas drückt.

1,9 Kofferraum-Volumen

✓ Das Gepäckabteil des iX3 fasst unter der Kofferraumabdeckung 440 l - einer guter, aber kein besonders üppiger Wert. Dafür kann man weitere rund 70 l unter dem Kofferraumboden verstauen. Zusätzlich gibt es etwa 35 l Stauraum im Fach unter der Fronthaube, praktisch z.B. für Ladekabel, die man mitführen möchte und damit immer gut erreichbar hat. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den hinteren Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 655 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 895 l verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.570 l Volumen zur Verfügung.



Der Kofferraum kommt im praktischen Format und mit einem Volumen von 440 bis 1.570 l. Zusätzlichen Stauraum gibt es unter der Fronthaube, sinnvoll z.B. für die Ladekabel.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Die große Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb ist Serie. Das berührungslose Öffnen und Schließen mittels angedeutetem Fußkick ist beim Testwagen ebenfalls serienmäßig. Eine separat zu öffnende Heckscheibe wie im 3er Touring gibt es für das SUV nicht. Personen bis über 1,95 m Größe müssen sich um ihren Kopf keine großen Sorgen machen, die Heckklappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber unbedingt den abstehenden Schlosshaken an der Klappe im Auge behalten.

Die Ladekante liegt mit rund 77 cm ziemlich hoch über der Fahrbahn und erschwert damit das Beladen. Innen liegt der Kofferraumboden praktisch in einer Höhe mit der Ladekante, was sich in der Praxis als angenehm erweist. Einen weitgehend ebenen Ladeboden erhält man, wenn man die Rücksitzlehnen umklappt - nur im Bereich der liegenden Lehnenteile steigt der Boden etwas an. In Summe lässt sich das Ladeabteil gut nutzen.

✗ Nachts tappt man schnell im Dunkeln, wenn man etwas rechts in den Kofferraum stellt. Denn BMW verbaut nur eine Lampe seitlich rechts im Kofferraum - ist sie abgedeckt, ist alles finster.

1,7 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt klappbar. Die jeweiligen Teile lassen sich über kleine Schlaufen unten an der Lehne entriegeln und fallen dann federvorgespannt nach vorn um. Beim Zurückklappen bedarf es keiner gesonderten Rücksicht auf die Gurte, denn sie können nicht eingeklemmt werden, auch wenn man zuvor vergessen hatte, sie in den Haltetaschen zu fixieren. Es gibt im Kofferraum links und rechts oben jeweils einen Taschenhaken sowie links ein seitliches Netz für kleine Gegenstände. Das Fach unter dem Kofferraumboden ist groß genug für die Laderaumabdeckung, das optionale Gepäcknetz (nicht im Testwagen), Reifenreparaturset und die Verbandtasche. Man könnte auch die Ladekabel dort verstauen, wenngleich die Lagerung vorn im Frunk bezüglich Erreichbarkeit sinnvoller erscheint.



Die Ladekante liegt mit 77 cm recht hoch über der Straße. Dafür stört innen keine Stufe, der Kofferraum ist damit einfach nutzbar. Die Heckklappe öffnet weit genug, erst sehr große Menschen sollten auf ihren Kopf achten, um nicht am Schließbügel oben hängen zu bleiben.

1,9 Innenraum

2,1 Bedienung

BMW ändert sein Bediensystem in letzter Zeit häufiger und umfassender, als man es aus den Jahrzehnten zuvor gewohnt sein mag. Die neue Klasse, zu der auch der neue iX3 gehört, bekommt das OS X und damit wieder eine grundlegend andere Menüstruktur als bisher. Sie orientiert sich zwar teilweise an bisherigen Steuerungselementen, integriert aber viele neue Menüs und stellt Funktionen in den Menüs neu zusammen. Zudem wurde die Anordnung der Bedienflächen an das nun einem Parallelogramm ähnlichen Format des Infotainmentdisplays angepasst - beispielsweise durch die Shortcuts für den personalisierten Modus der Assistentenwarnungen, die akustische Tempowarnung und den Spurhalteassistenten am linken Rand. Tastflächen für gängige Funktionen bzw. Menüs befinden sich am unteren Displayrand. Weitere Schnellzugriffe kann man über das Shortcut-Menü konfigurieren, das sich über den oberen Displayrand ausklappen lässt. Schon die komplizierte Beschreibung lässt erahnen: Man muss sich intensiv mit dem neuen Menü beschäftigen und selbst als BMW-Erfahrener an einiges gewöhnen. Dann aber kann man die vielen durchdachten Details durchaus schätzen - man sollte es aber wohlwollend eher aus der Perspektive eines Informatikers oder Smartphone-Sozialisierten sehen als aus dem Blickwinkel eines wenig technikaffinen Menschen. Es gibt an verschiedenen Stellen im Innenraum Funktionstasten (z.B. Sitze, Beleuchtung), welche einen Direktsprung in das jeweilige Einstellungsmenü im Infotainment auslösen - das erweist sich in der Praxis als durchaus praktisch. Die einstigen Tasten für die Klimaautomatik kommen auch im neuen iX3 nicht wieder zurück, Hardwaretasten gibt es nur noch für die Defrostfunktion der Front- und Heckscheibe. Selten geworden sind die Status-LEDs in den Lenkstockhebeln für Licht- und Scheibenwischerautomatik - BMW hält zum Glück noch daran fest.

✓ Hat man sich also alles eingerichtet und findet man sich im neuen iX3 zurecht, kann man viele Funktionen getrost den gut abgestimmten automatischen Regelungen überlassen. Sitze (serienmäßig elektrisch mit Memory) und Lenkrad (manuell) sind schnell und einfach eingestellt, die meisten Statuen sollten eine passende Sitzposition finden. Für BMW-Erfahrene ist die niedrige Lenkradposition unterhalb der Sichtachse auf das Instrumentendisplay aber ungewohnt. Die Lenkrad-Tastenflächen sind in dieser Form bei BMW neu und gewöhnungsbedürftig, immerhin kann man aber die verschiedenen Flächen durch Ecken und Kanten haptisch voneinander unterscheiden. Wie üblich werden über das Lenkrad die Geschwindigkeitsregelung, der Bordcomputer und die Musik gesteuert.

Das Layout des Instrumentendisplays ist komplett neu, es besteht aus einer schmalen und breiten Projektion der Grafiken und Daten in den unteren Bereich der Windschutzscheibe. Wie üblich ist direkt vor dem Fahrer Geschwindigkeit, Tempolimit und Reichweite zu sehen, der mittlere und rechte Bereich der Projektion kann nach eigenem Belieben konfiguriert werden. Leider muss man für die Verbrauchsansicht auf ein vorgefertigtes Layout zurückgreifen, was unnötig Flexibilität kostet. Ein Head-up-Display für den Fahrer kann man zusätzlich ordern (nicht im Testwagen). Durch das neuartige Instrumentendisplay als breites Band unterhalb der Windschutzscheibe ist der Mehrwert des Head-up-Displays aber nicht mehr so groß wie bisher, denn es werden bereits viele Informationen in größerer Entfernung als bei klassischen Instrumenten direkt hinter dem Lenkrad angezeigt. Das zentrale Infotainmentdisplay hat wie erwähnt ein neues sechseckiges Format, ist hochauflösend ausgeführt und bei allen Lichtverhältnissen problemlos ablesbar. Fensterheberschalter und Spiegeleinsteller sind selbsterklärend und die Pedale einwandfrei angeordnet.



Das BMW Panoramic Vision als neues Instrumentencluster macht was her. Viele Infos können angezeigt werden, die Nähe-Weite-Adaption für die Augen ist weniger anstrengend. Die Vorteile eines Head-up-Displays sind nicht mehr so groß, optional bekommt man es aber immer noch. Die BMW-Erfahrenen müssen sich bei der Bedienung des Infotainmentsystems wieder umstellen, jetzt kommt die Version OS X.

1,0 Multimedia

✓ Die Konnektivitäts- und Multimediaausstattung im iX3 ist serienmäßig schon recht umfangreich - um alles nutzen zu können, muss man jedoch digitale Abos abschließen. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen; wobei die Verkehrsinformationen in der Basisversion nur während der Navigation angezeigt werden können. Möchte man den Verkehrsfluss über alle Straßen sehen, bedarf es der optionalen BMW Digital Premium Dienste. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die zahlreichen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder weitere buchbare Fahrzeugapps aus dem Bereich BMW Entertainment kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die Digital Premium Services sind schon nach wenigen Monaten kostenpflichtig - nur die elektroautospezifischen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten sind längere Zeit kostenfrei. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Die induktive Lademöglichkeit für Smartphones ist Serie.

Für höhere Klanggenüsse gibt es gegen Aufpreis ein Lautsprechersystem mit 13 Boxen, Surround Sound und Subwoofer von Harman/Kardon. BMW bietet das Anlegen von Nutzerprofilen an, die auf Wunsch passwortgeschützt sind. Man kann als Nut-

zer sehr differenziert die Datenweitergabe beschränken - BMW ist hier vorbildlich transparent, zumal die einzelnen Punkte gut erläutert werden. Über die MyBMW App können viele Fahrzeugfunktionen abgerufen werden, beispielsweise die Verbrauchshistorie und Infos zu allen getätigten Fahrten. Es ist möglich, den Wagen für andere Nutzer extra freizugeben, wobei dafür nur digitale Schlüssel vergeben werden müssen.

1,3 Raumangebot vorn

✓ Die Vordersitze des iX3 lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 2,05 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht ebenfalls üppig zur Verfügung, erst mit gut 2,05 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite von 1,47 m liegt im guten durchschnittlichen Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt, insbesondere mit der großen Glasfläche des optionalen Panorama-Glasdachs. Bei nächtlichen Fahrten gefällt die mehrfarbig konfigurierbare Ambientebeleuchtung, sie verleiht dem Innenraum im Dunkeln mehr Tiefe und lässt ihn dadurch größer wirken.

✗ Ein integriertes Sonnenschutzrollo hat das große Glasdach leider nicht - trotz des üppigen Aufpreises. Stattdessen bietet BMW im Zubehörprogramm eine separat installierbare

"Verschattung" an, ein spannbarer Stoff für das Dach, den man alternativ in einer separaten Tasche verstauen kann - der Provisoriums-Charakter lässt sich auch damit nicht verbergen.

2,2 Raumangebot hinten

✓ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten theoretisch für 2,20 m große Menschen aus - es gibt also fürstlich Platz auf der Rückbank. Limitierend ist wenn dann die Kopffreiheit, denn ab etwa 1,95 m Größe geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Glasdach reicht auch bis über die Rücksitze, die Ambientebeleuchtung von vorn setzt sich in den hinteren Türverkleidungen fort - wobei BMW äußerst sparsam mit den beleuchteten Bereichen umgeht, die Türfächer und die Griffmulden müssen genügen.

3,2 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich beim neuen iX3 zwar nicht längs verschieben, man kann aber immerhin die Rücksitzlehnen in der Neigung etwas variieren. Vorn bietet der iX3 genug Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die große Ablage unter der Mittelarmlehne; das Fach innerhalb der Mittelarmlehne ist ebenfalls angemessen groß und damit sinnvoll nutzbar. Vor den Be-

cherhaltern lassen sich zwei Smartphones ablegen, das linke wird dort induktiv geladen und das Antennensignal verstärkt. Die ausreichend großen Türfächer sind so gestaltet, dass auch 1,5-l-Flaschen dort Platz finden. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort jedoch trotzdem noch hinein. Es gibt Becherhalter in der Mittelarmlehne der Rückbank. Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitzlehnen sucht man jedoch vergebens. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und immerhin beleuchtet, jedoch nicht abschließbar oder klimatisiert.



Die Beinfreiheit hinten ist üppig, eher kommt man mit der Kopffreiheit an die Grenzen - das aber erst oberhalb von zwei Meter Größe.

2,3 Komfort

2,9 Federung

Für den iX3 gibt es bisher nur das Standard-Fahrwerk wie im Testwagen, adaptive Dämpfer sind voraussichtlich erst ab März 2027 bestellbar. Selbst das sonst in fast allen Modellen angebotene M Sportfahrwerk sucht man vergebens. Sicherlich federt das Serienfahrwerk ordentlich und versteht es, einen passenden Kompromiss zwischen Komfort und Fahrdynamik zu generieren. Jedoch würde man im Preisbereich des iX3 zumindest gegen Aufpreis ein elektronisch geregeltes, adaptives Dämpfersystem erwarten. Denn damit wäre sicher mehr als der in der Summe nur zufriedenstellende Federungskomfort möglich. Mit dem Serienfahrwerk federt der iX3 verbindlich, aber nicht wirklich sportlich. Andererseits könnte er so manche Unebenheit noch aufmerksamer schlucken.

Innerorts wirken sich die großen 20-Zoll-Räder (Option) suboptimal aus, die hohen ungefederten Massen und der schmale Reifenquerschnitt sind gerade an Kanten und abgesenkten Kanaldeckeln sowie über ausgeprägten Bodenwellen (z.B. gestauchter Asphalt) deutlich zu spüren. Mit zunehmendem Tempo fällt dies nicht mehr so auf, gerade auf der Landstraße kann man bequem unterwegs sein. Hier fällt auf, dass Bodenwellen umso williger verdaut werden, je ausgeprägter sie sind. Das Elektro-SUV kann auf langen Autobahnetappen überzeugen, weil hier der Komfort zum Anspruch passt. Man kann auch hohe Geschwindigkeiten souverän und entspannt fahren.

2,2 Sitze

✓ Die "Standardsitze" im iX3 verfügen bereits über eine elektrische Einstellung und eine Memory-Funktion auf beiden Seiten. Kann man auf die optionale Massagefunktion in den Lehnen noch verzichten, wären die Lordosenstützen jedoch schon hilfreich für eine bessere und individuellere Rückenunterstützung - diese gibt es aber erst in den optionalen Multifunktionsitzen (nicht im Testwagen). Die Seriensitze bieten dem Rücken einen guten Halt, nur wie erwähnt im Lendenwirbelbereich könnte die Abstützung ausgeprägter sein. Die Sitzflächen vorn sind vernünftig konturiert. Die Kopfstützen sind in der Höhe und längs einstellbar. Insgesamt erfüllen die Seriensitze die Grundbedürfnisse, gefallen mit angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - wer häufig lange Strecken zurücklegt, sollte sich aber eine der beiden optionalen Sitzvarianten gönnen, welche dann auch eine Sitzneigungseinstellung und eine Massagefunktion beinhalten.

In der zweiten Reihe geht es nicht ganz so bequem zu wie vorn, doch auch dort kann man es gut aushalten. Lehne und Sitzfläche sind ausreichend konturiert. Große Erwachsene würden sich eventuell etwas mehr Oberschenkelunterstützung wünschen, jedoch können sie aufgrund der üppigen Platzverhältnisse ihre Beine bequem ausstrecken.

1,8 Innengeräusch

✓ Sofern man ohne künstliche Geräuscherzeugung fährt, ist man im iX3 ausgesprochen leise unterwegs - sehr angenehm. Der Motor ist kaum zu hören, mehr als ein leises Surren gibt es nicht zu vernehmen. Obwohl BMW auf Doppelverglasung an den Seitenscheiben verzichtet, ist der Geräuschkomfort einwandfrei. Da es im Elektro-BMW grundsätzlich sehr leise zugeht, fällt das dumpfe Poltern des Fahrwerks über schlechten Straßen umso mehr auf - hier würde etwas Optimierung auch den subjektiven Geräuscheindruck verbessern. Bei höherem Tempo steigen die Fahrgeräusche allmählich etwas an, Windgeräusche sind aber nicht explizit an bestimmten Stellen zu hören. Bei 130 km/h liegt die Geräuschkulisse im Innenraum bei niedrigen 64,4 dB(A).

1,7 Klimatisierung

✓ Serienmäßig gibt es im iX3 eine Zweizonen-Klimaautomatik. Gegen Aufpreis erhält man eine Dreizonen-Klimaautomatik mit einer eigenen Temperaturzone für die Rücksitze. Die Luftverteilung ist für oben, Mitte und unten einzeln anwählbar, für Fahrer und Beifahrer im Grunde aber nur gemeinsam. Denn es gibt zwar einzelne Tasten im Klimamenu, jedoch wird beispielsweise der Luftaustritt an der Scheibe

immer gemeinsam geschaltet. Die Mitte kann man separat auswählen, allerdings schließt die Elektronik nur die jeweiligen Luftdüsen - eine Differenzierung der Gebläsestärke wie beispielsweise bei einer Vierzonen-Klimaautomatik in einem BMW X5 gibt es nicht. Der Automodus der Klimatisierung besitzt fünf Intensitätsstufen. Man kann bei allen Luftausströmern Richtung und Intensität unabhängig voneinander justieren, muss dafür allerdings ins Menü. Die elektrische Luftdüsensteuerung macht eine manuelle Einstellung umständlich, ermöglicht es aber der Elektronik, Automatikprogramme wie indirekte Belüftung und eine Fächerung der Luftströme umzusetzen. BMW hat die automatische zugfreie Klimatisierung im iX3 schon in der Basis-Klimaautomatik gut hinbekommen. Eine vollwertige Umluftautomatik über eigenständige Sensorik ist Serie.

Sitzheizung vorn ist serienmäßig, gegen Aufpreis erhält man eine Heizung auch für das Lenkrad sowie die Fondsitze. Eine Sitzlüftung dagegen gibt es grundsätzlich nicht. Abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule erhält man optional, Rollos in den hinteren Türen zur Zeit gar nicht. Dank großer Hochvoltbatterie steht auch eine Standklimatisierung zur Verfügung, die entweder über einen voreingestellten Timer, direkt im Auto (z.B. beim Warten an der Ladesäule) oder über die BMW-App gesteuert werden kann.

0,9 Antrieb

0,8 Fahrleistungen

✓ Der iX3 40 wird von einem Elektromotor an der Hinterachse angetrieben, welcher bis zu 235 kW (320 PS) leistet und ein maximales Drehmoment von 500 Nm abgibt. Gegenüber dem bereits getesteten iX3 50 xDrive mit Allradantrieb wiegt der 40er rund 200 kg weniger - bringt aber immer noch knapp 2,1 t auf die Waage. Die stattliche Motorleistung fühlt sich nur bedingt üppig an, allerdings hat man immer viel Leistung für nachdrückliche Beschleunigungen zur Verfügung. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,8 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, nur 2,8 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 3,6 s. BMW verspricht 5,9 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt - bis dahin schiebt der iX3 mit Heckantrieb behände an, selbst über 120 km/h ist die Beschleunigung deutlich zu spüren.

1,0 Laufkultur

✓ Es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen ein wenig

nach. Wie bei guten Elektroantrieben inzwischen üblich, liefert der BMW hier eine makellose Vorstellung ab.

1,0 Getriebe

✓ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der iX3 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell. Die Bedienung gelingt genauso simpel wie bei anderen BMW-Modellen auch, über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole werden die Fahrstufen eingestellt. In Stufe D ergibt sich eine geringe Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte; dazwischen gibt es weitere Rekuperationsstufen, die man aber umständlich im Menü vorwählen muss. Der iX3 bietet überdies eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an. Die Abstimmung ist inzwischen besser gelungen als in älteren BMW Elektromodellen, der iX3 hält beispielsweise auch hinter einem stehenden Fahrzeug oder an einer roten Ampel eigenständig an und bremst das Auto fest, bis der Fahrer wieder beschleunigt. Der Einsatz des Bremspedals wird so nur selten nötig. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,1 Fahreigenschaften

2,0 Fahrstabilität

✓ Die Fahrstabilität des iX3-Fahrwerks ist überzeugend. Die Sicherheitsreserven sind hoch, fahrdynamischen Ansprüchen kann das Fahrwerk ebenfalls gerecht werden. Die angemessen direkte Lenkung setzt Richtungsänderungen zügig um, der Fahrzeugaufbau beruhigt sich dabei schnell wieder - gute Voraussetzungen für Fahrdynamik trotz SUV-Aufbau. In sehr schnell angegangenen Kurven reagiert der iX3 40 tendenziell untersteuernd, das DSC (=Elektronisches Stabilitätsprogramm) regelt bei Bedarf zielführend und hält den Stromer stabil. Auch bei flotter Gangart halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen. Die Traktion ist dank Heckantrieb gut, die Traktionskontrolle kann sehr feinfühlig regeln, so dass man deren Einsatz oft gar nicht merkt.

Wie schon der zuvor getestete Allrad-iX3 kann der 40er mit seinem Standardfahrwerk und Heckantrieb den ADAC Ausweichtest ebenso sicher durchfahren. Er zeigt direkte und gut kalkulierbare Reaktionen auf Lenkbefehle, fährt sich präzise wie von einem BMW erwartet. Dabei gibt er dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl und subjektiv wie objektiv die volle Kontrolle. Im Grenzbereich untersteuert der Stromer. Ist man deutlich zu schnell, schiebt der iX3 kontrolliert über alle vier Räder. Den dynamischen Part beherrscht der iX3 ebenso, der Elektro-BMW lässt sich präzise und gut beherrschbar durch die Gassen zirkeln und erreicht dabei hohe Geschwindigkeiten. Die Seitenneigung hält sich dabei in angenehmen Grenzen.

2,2 Lenkung

✓ Die Lenkung im iX3 - aktuell gibt es nur eine Variante - gibt sich unauffällig. Sie ist bei niedrigen Geschwindigkeiten für BMW-Verhältnisse ungewöhnlich leichtgängig, man spürt den Zentrierpunkt aber dennoch ausreichend. Mit zunehmendem Tempo wird die Lenkunterstützung zurückgenommen und

steigt die Zentrierkraft an. Im Alltag gefällt die Lenkung und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Man hat eine angemessene Rückmeldung und kann zielgenau durch kurvige Landstraßen steuern. Unterwegs ist die Zentrierung der Lenkung dabei insgesamt einwandfrei, die Nulllage damit klar zu spüren. Antriebseinflüsse in der Lenkung gibt es dank Heckantrieb keine. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,9 Lenkradumdrehungen, ein durchschnittlicher Wert. Die Lenkunterstützung kann in zwei Stufen variiert werden.

2,2 Bremse

✓ Aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete iX3 40 durchschnittlich 35,6 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Das ist ein guter Wert, der auch bei höherer Belastung der Bremsanlage noch erreicht werden kann. Dabei ist die BMW iX3-Bremse elektronisch geregelt, um das Zusammenspiel aus Rekuperation und Radbremsen unter Effizienzaspekten möglichst optimal zu kombinieren - nicht unbedingt eine einfache Voraussetzung für einen besonders kurzen Bremsweg. Umso mehr weiß das Ergebnis zu überzeugen.

Das Bremsgefühl ist im Alltag weitgehend harmonisch, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen – den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate bis mittelstarke Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Nur noch im Stand oder bei sportlicher Gangart werden die Radbremsen nötig.

BMW hat ein besonderes Augenmerk auf das Anhalteverhalten des iX3 gelegt - so kommt das BMW-SUV ausgesprochen sanft zum Stehen. Das fällt im Alltag nicht sofort auf - erst wenn man ein anderes Modell fährt, merkt man den hohen Komfort beim Anhalten des iX3.

1,5 Sicherheit

0,6 Aktive Sicherheit

✓ Die serienmäßige Ausstattung des iX3 mit Assistenzsystemen ist nicht nur umfangreich, sie ist weitgehend komplett - das sollte man beim Grübeln über den aufgerufenen Fahrzeugpreis mit berücksichtigen. Immer dabei sind der Notbremsassistent, die Abstands- und Kollisionswarnung, der Abbiege- sowie der Spurwechselassistent samt Ausstiegswarnung und Querverkehrwarner für das Heck. Die Verkehrszeichenerkennung fährt ebenso immer mit wie der Geschwindigkeitsbegrenzer und der adaptive Tempomat ACC, der sich über eine Extraeinstellung im Menü auch als klassischer Tempomat betreiben lässt. Erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können dabei automatisch oder auf Tastendruck in die automatische Regelung übernommen werden. Die Erweiterung des serienmäßigen Lenkassistenten um eine Spurwechselautomatik

(assistierter Spurwechsel auf Autobahnen) kann man zusätzlich ordern (auch nachträglich im ConnectedDrive Store). Der Autobahn- & City-Assistent verfügt über Level 2+ Funktionen, d.h. man kann auch dauerhaft die Hände vom Lenkrad nehmen, solange das System die Aufmerksamkeit des Fahrers erkennt. Dann genügt beispielsweise ein Blick in den Spiegel, um einen automatischen Spurwechsel, den der Autobahnassistent durchführen möchte, zu bestätigen. Der Nothalteassistent ist immer Serie.

Gegen Aufpreis gibt es ein Head-up-Display mit Projektion in die Scheibe, das über eine große Fläche viele Fahrinformationen und Infos von den Assistenten einblendet. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig. Die überarbeitete Fahrerüberwachung ist weniger zurückhaltend als in älteren BMW-Modellen, aber noch weit vom nervigen Aktionismus mancher Konkurrenten entfernt. Die bei jedem

Fahrzeugstart aktive akustische Warnung vor Tempoüberschreitungen piepst einigermaßen dezent. Sie lässt sich nun wie der Spurhalteassistent auch über eine separate Tastfläche am linken Displayrand deaktivieren. BMW hat eine zusätzliche Taste am linken Bildschirmrand ergänzt, über die sich eine Art personalisierter Modus aktivieren lässt. In diesem Modus kann man viele Assistenteinstellungen hinterlegen und so insbesondere die Warnungen dem persönlichen Geschmack anpassen. In der Regel funktionieren die Assistenten aber standardmäßig sinnvoll und zurückhaltend, sie wirken dadurch nicht übergriffig und können einen echten Mehrwert für mehr Sicherheit bieten.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Abstandsregeltempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

-  Autobahnassistent
-  Spurwechselautomatik

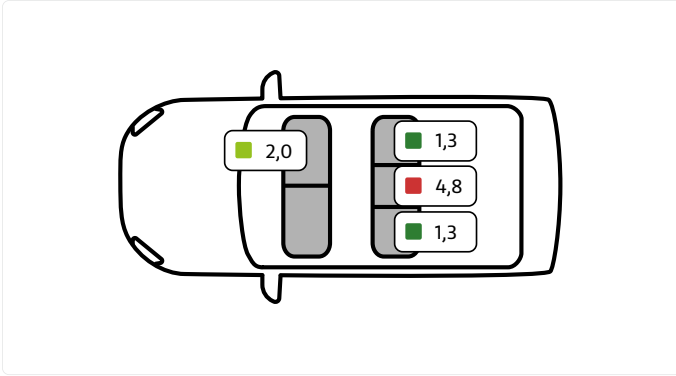
1,9 Passive Sicherheit

✓ Seit Juli 2026 gibt es nun ein Euro NCAP-Crashtestergebnis nach den neuen, strengeren Regeln, die ab 2026 gelten. Der iX3 kann dabei mit vollen fünf Sternen abschneiden und liefert mit seiner Crashesicherheit von 86 Prozent ein gutes Ergebnis ab. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein Zentralairbag zwischen den vorderen Sitzen bringt der Elektro-BMW serienmäßig mit. Weitere Airbags sind auch gegen Aufpreis nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,75 m Größe. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Ebenfalls serienmäßig an Bord ist das Active Protection System, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar (in Heckklappe und seitlichem Fach).

✗ Stabile Verzurrösen im Kofferraum gibt es nur, wenn man das Kofferraumtrennnetz ordert - daher unbedingt mitbestellen. Denn nur dann gibt es auch die Haltepunkte am Dachhimmel. Die Sicherheitsgurte vorn können nicht in der Höhe angepasst werden - das ist leider bei allen BMWs so. Reflektoren in geöffneten Türen sucht man vergebens. Sie würden nachts offene Türen besser sichtbar machen. Die elektrisch ausfahrenden Türgriffe sind nur bedingt praktisch, können außerdem im Notfall die Türöffnung erschweren.

2,0 Kindersicherheit

✓ Bei den Untersuchungen zur Kindersicherheit erzielt der iX3 ebenfalls gute Ergebnisse. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt. Die Befestigung ist jedoch nur über den Gurt möglich. Die Voraussetzungen für Kindersitze im iX3 sind gut, dennoch empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf. Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann über versenkte Stellschrauben direkt in den Türen aktiviert werden - keine besonders praktische, dafür aber sichere Lösung. Alle elektrischen Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

2,1 Umwelt

2,0 Verbrauch

✓ Seine neue Klasse bewirbt BMW als besonders effizient. Sie haben zahlreiche technische Maßnahmen umgesetzt, um die Energieverluste in den Systemen zu reduzieren und damit den Verbrauch zu senken. Und tatsächlich kann sich das Ergebnis sehen lassen. Im ADAC Autotest Verbrauchszyklus haben wir einen durchschnittlichen Stromverbrauch inklusive Ladeverluste bei AC-Ladung von 17,9 kWh pro 100 km ermittelt - angesichts des höheren Karosserieaufbaus und des hohen Gewichts ist das ein ansehnliches Ergebnis.

Welchen Effizienzsprung BMW geschafft hat, sieht man im Vergleich zum Vorgänger: Der erste iX3 von 2021 hat im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 21,2 kWh/100 km erzielt. Die neue Autotest-Verbrauchsmessung ab 2026 ist sogar noch anspruchsvoller, und trotzdem hat sich der Verbrauch um über 15 Prozent reduziert. Führt man zurückhaltend, vorausschauend und nicht über 120 km/h, dann sind Verbräuche von unter 15 kWh/100 km im neuen iX3 40 möglich. Wer sehr zügig und ungleichmäßig fährt, muss aber auch mit deutlich über 20 kWh/100 km rechnen - hier kann BMW freilich nicht zaubern. Legt man den Autotest-Verbrauch zugrunde, erhält man mit der verbauten 82,6-kWh-Batterie eine

2,8 Sicherheit ungeschützte Personen

Die Ergebnisse im Bereich Fußgängerschutz fallen zufriedenstellend aus. BMW hat die Front zwar vergleichsweise weich gestaltet, so dass sie bei einem Zusammenstoß mit einem Passanten ausreichend nachgibt - oberhalb der Scheinwerfer ist die Karosserie aber wenig nachgiebig. Vor allem die Seitenbereiche der Motorhaube und die A-Säulen der Karosserie bergen ein hohes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß mit ungeschützten Personen. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

Reichweite von gut 525 km - ein respektabler und auch für Langstrecken praxistauglicher Wert. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Alle Verbrauchsangaben beinhalten Ladeverluste, die sich bei 3-phasiger Ladung mit 32 A ergeben (optionales AC-Laden Professional im Testwagen). Um die 82,6-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 94,4 kWh benötigt.

2,7 Umwelteinfluss

Der iX3 40 ist mit 4,78 m für seine Klasse gar nicht mal so groß, absolut gesehen aber schon recht lang. Mit seiner Breite von 1,90 m (ohne Außenspiegel) gehört er auch noch nicht zu den breiten Vertretern im Konkurrenzumfeld. Damit belegt er eine Verkehrsfläche von knapp 9,1 m² - für Standardparkplätze noch ausreichend. Ordentlich Gewicht bringt der BMW aber trotzdem mit, schon leer wiegt er fast 2,1 t - für Elektroautos in dieser Klasse nicht unüblich, absolut gesehen aber erheblich für ein "normales" Auto der Mittelklasse. Das Vorbeifahrgeräusch des iX3 40 liegt bei 66 dB(A), ein guter bis zufriedenstellender Wert.

3,4 Autokosten

3,4 Monatliche Gesamtkosten

Der Basispreis für den iX3 40 liegt bei 63.400 Euro - eine Menge Geld, auch wenn Motorleistung und Batteriegröße nicht wirklich "Basis" sind und die Ausstattung gerade im Assistenzbereich nicht nur für BMW-Verhältnisse recht großzügig ausfällt. Im Komfortbereich fehlen ein paar "Kleinigkeiten" wie Lordosenstützen oder eine Sitzneigungseinstellung - ungewöhnlich, denn die elektrische Sitzeinstellung mit Memoryfunktion sowie der Komfortzugang sind wiederum Serie. Getönte Scheiben oder erweiterte Konnektivitätsdienste muss man extra bezahlen. Auch bessere Lichtfunktionen wie der blendfreie Fernlichtassistent oder die sehr empfehlenswerte 22-kW-Ladefähigkeit kosten extra. Mit ein paar sinnvollen und

angenehmen Extras wandert der Listenpreis dann zügig über 70.000 Euro. Das ist eine Menge Geld, aber die Antriebseffizienz, die guten Ladeeigenschaften, die routinierte und praxisorientierte Abstimmung der Assistenten sowie die angemessene Reichweite sind gute Argumente für den iX3 40. Auch die Fahrleistungen können vollauf überzeugen. BMW setzt für seine Elektroautos deutlich niedrigere Wartungskosten als für die vergleichbaren Verbrenner-Modelle an. Insbesondere die zubuchbaren BMW-Wartungspakete sind deutlich günstiger. Die Kfz-Steuer liegt bei 80 Euro pro Jahr - allerdings erst ab 2035, denn bis dahin sind Elektroautos in Deutschland von der Kfz-Steuer befreit (nach aktueller Regelung bei Erstzulassung bis 2030). Die Versicherung ist alles andere als günstig: Die Teilkasko liegt bei Klasse 22, Vollkasko gar bei Klasse 27 - die

günstigere Haftpflicht mit Klasse 19 kann das nur bedingt ausgleichen.

BMW gibt drei Jahre Gewährleistung auf das Auto und acht Jahre Garantie auf die Batterie (bis 160.000 km). Wer mehr

will, muss extra zahlen - wobei es nur über Real Garant eine abgespeckte Garantie gibt. Das ist am Ende nicht ganz vergleichbar mit beispielsweise der Verlängerung der Herstellergarantie bei VW auf bis zu fünf Jahre, die im Leistungsumfang auf dem Niveau der zweijährigen Basisgarantie bleibt.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	iX3 40 xDrive	iX3 50 xDrive
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	275 (374)	345 (469)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	170	170
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	520/-	645/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,3 kWh	16,1 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	82,6 (n)	108,7 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	//	19/27/22
Steuer pro Jahr [Euro]		86
Preis [Euro]	65.900	70.900

Aufbau: ST - Stufenheck / SR - Schrägheck / CP - Coupe / C - Cabriolet / RO - Roadster / KT - Kleintransporter / HKB - Hochdachkombi / TR - Transporter / BU - Bus / SUV - Sport Utility Vehicle / KB - Kombi / GR - Van / GE - Geländewagen / PK - Pick-Up
Versicherung: KH - KFZ-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Elektro, elektrisch erregter Synchronmotor	
Maximale Leistung	235 kW (320 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	110 kW
Maximales Drehmoment	500 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / 82,6 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	94,4 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen (Gen6) / 800 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

Rekuperation

Stufen/Einstellung	5/Menü, Gangwahlschalter
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Nein/Ja
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Ja
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung	Menü, Knopf am Ladeanschluss
Bidirektionales Laden	Ja
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Ja
Batterieconditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

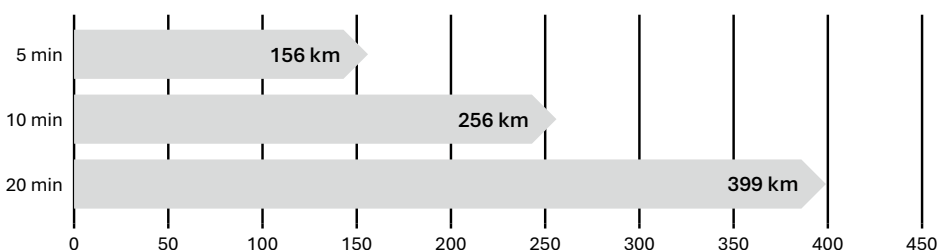
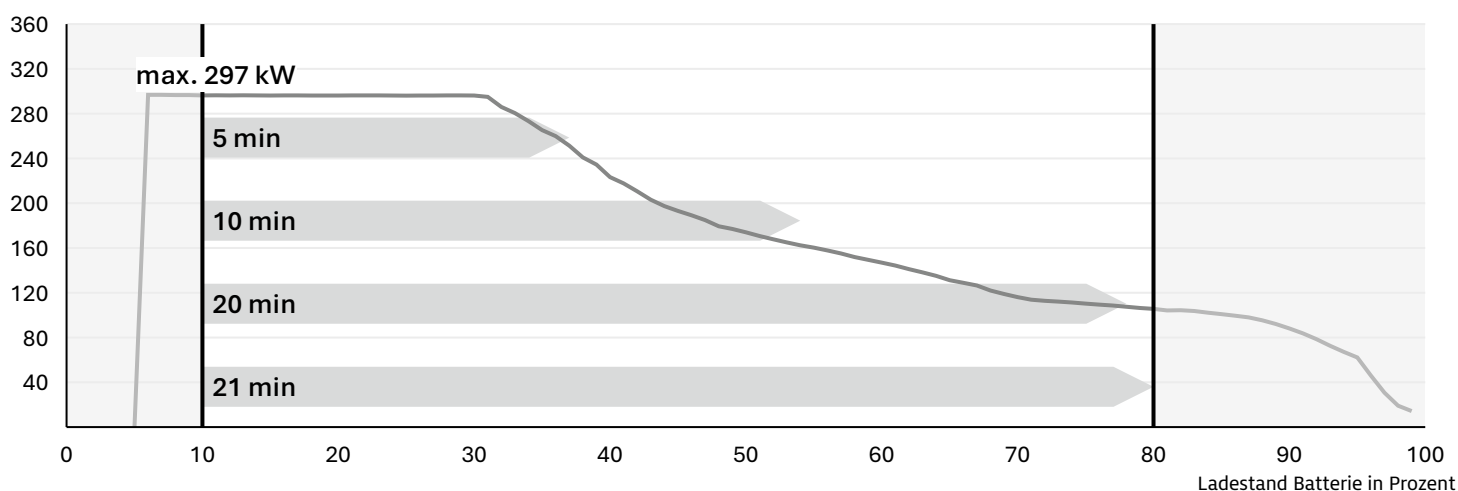
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	72,5 h - 41 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	72,5 h - 13 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	23 h - 8,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	23 h - 4,5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis 300 kW	21 min.

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*

Ø Ladeleistung	180,7 kW
Ladedauer	00:21
Nachgeladene Reichweite	410 km
Nachgeladen in*	
5 min	24,0 kWh / 156 km / 37 %
10 min	39,5 kWh / 256 km / 54 %
20 min	61,5 kWh / 399 km / 78 %

*ADAC Messung

Herstellerangaben

Elektro, elektrisch erregter Synchronmotor

Leistung	235 kW/320 PS
Maximales Drehmoment	500 Nm
Kraftübertragung	Hinterrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,62 m ² /0,24
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	255/45 R20W
Länge/Breite/Höhe	4.782/1.895/1.635 mm
Leergewicht/Zuladung	2.160/465 kg
Kofferraumvolumen	520/1.570 l
normal/geklappt	
Anhängelast	750/2.000 kg
ungebremst/gebremst	
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	-/82,6 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktionsort	Ungarn, Debrecen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	2,8 s
Überholvorgang 80-120 km/h	3,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße	255/45 R20 105W
Reifen	Goodyear Eagle F1 Asymetric6
Wendekreis	11,9 m
Autotest-Verbrauch	17,9 kWh/100 km
Reichweite	529 km
Innengeräusch 130 km/h	64,4 dB(A)
Fahrzeugbreite	2.100 mm
(inkl. Außenspiegel)	
Leergewicht/Zuladung	2.088/537 kg
Kofferraum normal	440 l
geklappt/dachhoch	895/1.570 l

Kosten

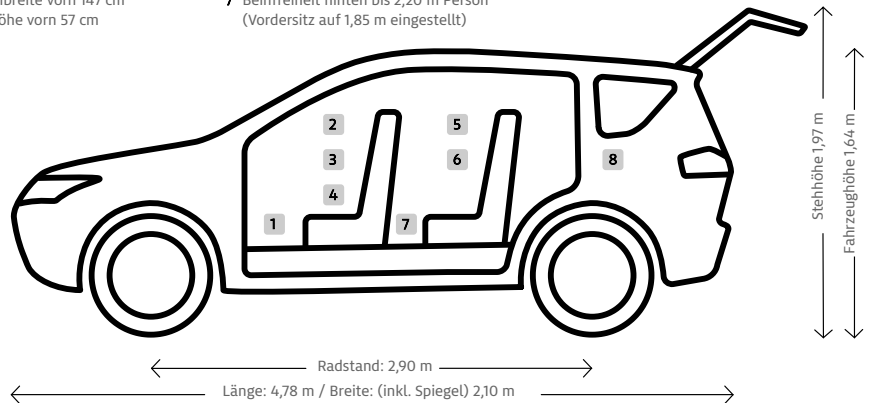
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	102 Euro
Fixkosten	212 Euro
Werkstattkosten	126 Euro
Wertverlust	702 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.142 Euro
Steuer pro Jahr	80 Euro
Versicherungs-Typklassen	19/27/22
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	63.400 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Testwagenpreis inkl.	71.720 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	2.613 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	10 (26.07.43)

- 1 Beinfreiheit vorn bis 2,04 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,06 m Person
- 3 Innenbreite vorn 147 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 57 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,94 m Person
- 6 Innenbreite hinten 141 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,20 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 440 - 1.570 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	1.060 Euro° (Paket)
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/1.060 Euro°
statisch/dynamisch	(Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/550 Euro°
Head-up-Display	1.900 Euro (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie (kabellos)
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie (2-Zonen)
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie
Fahrer-/Beifahrersitz	
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	860 Euro (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/400 Euro
Lenkradheizung	320 Euro°
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	1.080 Euro° (Paket)

Außen

Anhängerkupplung	1.150 Euro
Metalllackierung	ab 960 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.420 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

1,9

Autokosten

3,4

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

2,2

Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	3,0
Licht und Sicht	2,5
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,7

Innenraum

1,9

Bedienung	2,1
Multimedia	1,0
Raumangebot vorn	1,3
Raumangebot hinten	2,2
Innenraum-Variabilität	3,2

Komfort

2,3

Federung	2,9
Sitze	2,2
Innengeräusch	1,8
Klimatisierung	1,7

Antrieb

0,9

Fahrleistungen	0,8
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,0

Fahreigenschaften

2,1

Fahrstabilität	2,0
Lenkung	2,2
Bremse	2,2

Sicherheit

1,5

Aktive Sicherheit	0,6
Passive Sicherheit	1,9
Kindersicherheit	2,0
Sicherheit ungeschützte Personen	2,8

Umwelt

2,1

Verbrauch	2,0
Umwelteinfluss	2,7

Notenskala

- sehr gut 0,6 - 1,5 gut 1,6 - 2,5
befriedigend 2,6 - 3,5
ausreichend 3,6 - 4,5 mangelhaft 4,6 - 5,5

Bildergalerie

