



BMW iX3 Impressive

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (210 kW/286 PS)

Mit dem i3 hat BMW schon 2013 das Elektrozeitalter im Konzern eingeläutet. Wie gut das Konzept damals war, zeigt der Umstand, dass es den i3 noch heute im Sortiment gibt und er dank sinnvoller Optimierungen über die Jahre noch heute konkurrenzfähig ist. In letzter Zeit machte sich jedoch der Eindruck breit, den Hersteller hätte beim Thema Elektroauto der Mut verlassen, da seitdem kein weiteres BMW E-Auto auf den Markt kam. Dieser Eindruck täuscht, denn hinter den Kulissen wurde fleißig weiterentwickelt. So gibt es den Elektromotor von BMW inzwischen in der fünften Generation, als Besonderheit ist er nicht mehr permanent-, sondern fremderregt. Neben einer besonders guten Dosierbarkeit soll dieser konstruktive Aufbau Vorteile bei der Effizienz bringen.

Als erstes kommt der neue Motor allerdings im vollelektrischen X3 – nicht gerade günstige Voraussetzungen für sparsamen Stromverbrauch. Allerdings kann der iX3 bei der Effizienz durchaus punkten, mit 21,2 kWh/100 km im ADAC Ecotest (inkl. Ladeverluste) gehört er zu den "sparsamen" in seiner Klasse. Daraus ergibt sich eine Reichweite von etwa 400 km. Auffällig ist auch, dass bei Autobahngeschwindigkeiten der Verbrauch nicht so stark ansteigt, wie bei vielen Konkurrenten – und das trotz der großen Karosserie des X3. Man darf also gespannt sein, wie sich der Antrieb in aerodynamisch günstigen Modellen wie dem neuen i4 schlagen wird.

Abgesehen vom Antrieb ist der iX3 eigentlich ein klassischer X3 mit allen Vor- und Nachteilen. Er bietet viel Platz und Komfort, sichere Fahreigenschaften und viele Assistenten. Teuer ist er natürlich auch, aber ausstattungsbereinigt trotzdem günstiger als ein vergleichbarer X3 mit Verbrennungsmotor. Dem iX3 kann man eigentlich nur einen echten Nachteil ankreiden: Die Anhängelast ist auf 750 kg begrenzt. Große Anhänger ziehen fällt damit flach, Heckträger z.B. für Fahrräder sind jedoch kein Problem. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 e-tron, Hyundai IONIQ 5, KIA EV6, Skoda Enyaq, VW ID.4.

- ⊕ **komplette Serienausstattung, gutes Raumangebot, hoher Komfort, sehr gute Fahrleistungen, vergleichsweise moderater Verbrauch**
- ⊖ **sehr hoher Anschaffungspreis, hohe Ladekante, mäßige Zuladung, geringe Anhängelast, Platz unter Motorhaube nicht sinnvoll genutzt**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,7**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,1
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★★★★☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Auch als Elektro-Variante des X3 kann dieser BMW bei Verarbeitungs- und Materialqualität überzeugen. Die Karosserie ist grundsätzlich sorgfältig verarbeitet, einzig die BMW-typisch etwas breiteren Spaltmaße sowie das "Scheppern" der geöffneten Scheiben in den Türen beim schwungvollen Schließen sind auffällig.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die brutto 80 kWh große Batterie (73,8 kWh netto, 85,3 kWh mit Ladeverlusten bei AC-Laden) des iX3 Impressive kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein dreiphasiges Typ2-Ladekabel ist dabei, es ist mit 5 m allerdings ziemlich kurz. Das Kabel kann unter dem Kofferraumboden verstaut werden; unter der Fronthaube gibt es keinen separaten Stauraum, obwohl unter der Abdeckung reichlich Platz wäre.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 21,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von gut 400 km - für ein SUV-Elektroauto gar nicht schlecht, wengleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Der iX3 ist für seine Größe ein vergleichsweise sparsames Elektroauto.

Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert etwa 37 bis 40 Stunden, macht in der Praxis daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa siebeneinhalb bis acht Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur gut 31 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 150 kW

2,2 Licht und Sicht

Die Rundumsicht ist dank der großen Glasflächen zufriedenstellend. BMW ist im Falle des iX3 glücklicherweise nicht dem Trend verfallen, aus den Autos fahrende Schießscharten zu machen. Dennoch schränken die breiten D-Säulen in Verbindung mit den nicht vollständig versenkbaren Rücksitz-Kopfstützen den Blick nach schräg hinten stark ein. Während der Fahrer das Heck des SUV noch ordentlich abschätzen kann, entzieht sich die Vorderkante seinem Blick. Immerhin helfen beim Rangieren ab Werk Parksensoren vorn wie hinten sowie die Rückfahrkamera oder Rundumsicht-Kameras in der getesteten Ausstattung Impressive. Beispielsweise spielende Kinder lassen sich aufgrund des hohen Hecks beim Rückwärtsfahren sehr schlecht wahrnehmen, daher ist die Rückfahrkamera ein sinnvolles Feature.

Das Interieur punktet sowohl mit sorgfältiger Verarbeitung als auch mit wertigen Materialien. Das Armaturenbrett ist serienmäßig mit Sensatec-Kunstleder bezogen, es gibt Galvanikapplikationen für etliche Tasten und Bedienelemente und optional Edelholzzerleisten. Der Unterboden ist vollständig verkleidet und aerodynamisch optimiert.

Ladeleistung bietet. Allerdings reduziert sich die maximale Ladeladeleistung recht bald bei steigender Batterieladung (SOC) und wird bei niedrigen Temperaturen (unter 10 °C) und nicht durchgewärmter Batterie auch nicht erreicht. Die Ladedauer verlängert sich entsprechend.

Mit seiner Länge von 4,73 m ist der iX3 alles andere als kompakt; seine Breite mit 2,15 m (inkl. Außenspiegel) zeigt ebenfalls, dass es sich um ein ausgewachsenes Mittelklasse-Fahrzeug handelt. Der Wendekreis beträgt 12,5 m.

Die maximale Zuladung des gut 2,2 t schweren Testwagens beträgt 520 kg - das genügt locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 75 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes ausreichen sollte.

⊖ Einen Anhänger zieht der elektrische iX3 nur bis zu einem Gewicht von 750 kg, egal ob mit oder ohne eigene Bremse. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.



Aufgrund der großen Fensterflächen ist die Sicht nach hinten trotz der nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen akzeptabel.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Funktion auf die Fahrerseite. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzen beide Außenspiegel. Serienmäßig gibt es adaptive Voll-LED-Scheinwerfer sowie den dynamischen Fernlichtassistenten "Selective Beam", der andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattiert und damit nicht blendet. Auch dank Kurven- und Abbiegelicht ist die Straßenausleuchtung der Scheinwerfer sehr gut.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Die angenehme Sitzhöhe (58 cm über der Fahrbahn in der niedrigsten Sitzposition) ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das lediglich durch den hohen Schweller beeinträchtigt wird. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, nur der Radlauf ragt in den im unteren Fußbereich recht schmalen Türausschnitt. Die Türen werden vorn in drei, hinten nur in zwei Positionen offen gehalten; die Haltekraft der Türbremsen ist leider recht schwach, sie können die Türen an Steigungen nicht immer sicher fixieren. Im Rahmen der Ambientebeleuchtung wird der Bereich unterhalb der Türen im Dunkeln beim Aufsperrn bzw. Aussteigen mit einem Lichtteppich erhellt.

⊖ Der serienmäßige Komfortzugang besitzt immer noch einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem

2,2 Kofferraum-Volumen

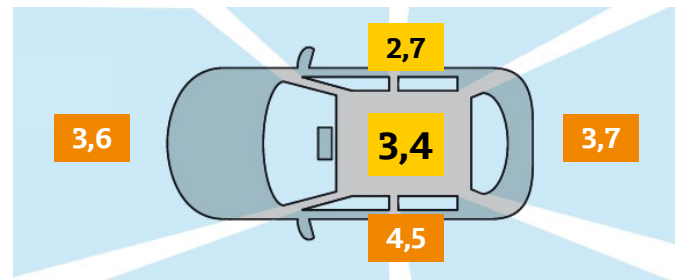
⊕ Der iX3 bietet einen recht großen Kofferraum, auch weil die Antriebskomponenten wie der Heckmotor oder die Batterien den Stauraum kaum einschränken. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 405 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 620 l oder alternativ zehn handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 785 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.450 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 30 Liter Stauraum, der sich für kleinere Utensilien gut eignet. Ein Notrad findet dort aber keinen Platz mehr.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Im Elektro-X3 gehört eine elektrische Heckklappenbetätigung zum Serienumfang. Ebenso das schlüssellose Zugangssystem, über das sich der Kofferraum berührungslos mittels „Fußkick“ unter die Heckschürze öffnen und schließen lässt - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Selbst für

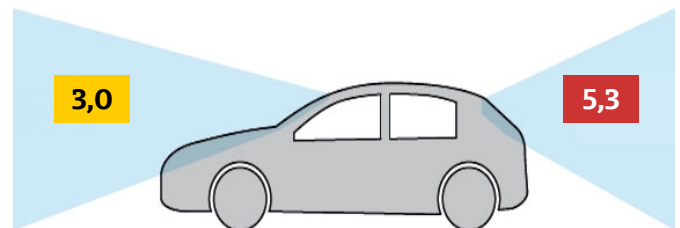
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Wird der Fahrzeugschlüssel mehr als zwei Minuten nicht bewegt, schaltet die Funkübertragung ab – das kann aber nur ein Kompromiss sein, besser wäre die Lösung über eine Kontrolle der Entfernung des Fahrzeugschlüssels vom Auto. Weitere Informationen unter adac.de/keyless.



Der Kofferraum des iX3 fasst 405 l. Das ist genauso viel wie bei den herkömmlich angetriebenen Varianten und um 55 l mehr als beim Plug-In-Modell.

viele Großgewachsene dürfte die Klappe weit genug öffnen, um sich nicht den Kopf zu stoßen - erst ab einer Größe von über 1,90 m sollte man auf seinen Kopf achten, denn der Haken für das Heckklappenschloss steht deutlich ab. Die Ladekante liegt mit 69 cm recht hoch über der Fahrbahn, immerhin ist sie eben zum Kofferraumboden. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des

praktischen Formats gut nutzen. Insgesamt drei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn gut aus. Der Ladeboden ist zweigeteilt und kann geschickt gefaltet werden, so dass man problemlos den Stauraum darunter nutzen kann.

1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig dreigeteilt klappbar. Sie lassen sich entweder an der Lehne oder vom Kofferraum aus entriegeln und fallen federvorgespannt automatisch um. Taschenhaken und ein kleines Ablagefach unter dem Ladeboden gehören zum serienmäßigen Ablagenpaket und sorgen für Ordnung im Gepäckabteil. Das Schienensystem ist für die Elektro-Variante nicht erhältlich, ebenso wenig die Haltebänder für die Seitenfächer, der zweite Taschenhaken oder das Gepäckraumtrennnetz. Es gibt aber ein Netz für die linke Ausbuchtung.

1,7 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ BMW hat seine Bedienung kontinuierlich weiterentwickelt, optimiert und verbessert. Es werden auch Eingabemöglichkeiten wie Touchscreens eingebunden, die nicht unbedingt Vorteile bringen mögen, aber eben von manchen Kunden verlangt werden. Kein Problem, weil die bisher etablierten Eingabemethoden wie der iDrive-Controller erfreulicherweise erhalten bleiben.

Man braucht aufgrund des immensen Funktionsumfangs und der Menüstruktur schon eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das BMW-Bedienkonzept, dann aber kann man BMW-Modelle erstaunlich intuitiv steuern. Das Hauptmenü kann man nach den eigenen Vorlieben neu zusammenstellen. Darüber hinaus ist für viele Funktionen auch die Bedienung über Sprachbefehle möglich, wobei auf den Initialisierungsbefehl "Hey BMW" in relativ freier Sprache der Wunsch geäußert werden kann - man muss nicht mehr wortgenau den einen Befehl formulieren, der für eine Funktion hinterlegt ist. Auffallend ist auch, wie schnell das Infotainmentsystem samt Sprachsteuerung nach dem Fahrzeugstart betriebsbereit ist - damit tun sich manche Konkurrenten deutlich schwerer.

Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads, der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Positionierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente inklusive der Einstellrädchen der Lüftungsdüsen tragen dazu bei; alle Bedieneinheiten sind hoch genug und griffgünstig verbaut.



Mit 69 cm liegt die Ladekante auf einer akzeptablen Höhe.

Klassische analoge Instrumente gibt es nicht mehr, im Elektro-X3 ist das "Live Cockpit Professional" mit 12,3 Zoll großem Farbdisplay serienmäßig; BMW lässt hier nur überschaubare Möglichkeiten der Personalisierung der Anzeige zu - da ein solches Display weit mehr Möglichkeiten bietet, wird es in Zukunft vielleicht weitere Optionen geben. Die Ablesbarkeit des Displays selbst ist tagsüber wie nachts einwandfrei, die analoge Anzeige des Tachos eher verwirrend. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Ebenso serienmäßig können die Vordersitze elektrisch eingestellt werden.



Der X3 überzeugt durch hohes Verarbeitungsniveau, hochwertige Materialauswahl und eine durchdachte, funktionelle Bedienung.

0,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der iX3 hat eine sehr umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem Professional mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die Remote und ConnectedDrive Services sind die ersten drei Jahre inklusive, danach kostenpflichtig - nur die elektro-spezifischen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten sind längere Zeit kostenfrei. Apple Carplay zur

Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich.

In der getesteten Ausstattungsvariante Impressive ist das Harman Kardon Surround Sound System (mit 16 Lautsprechern und 600 W Verstärkerleistung) und die induktive Lademöglichkeit fürs Smartphone Serie. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen iPhones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot fällt in der ersten Reihe großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis über 1,95 Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl, das zwar durch die

recht wuchtig geratene Mittelkonsole und den dunklen Dachhimmel (Option) etwas geschmälert wird, durch das serienmäßige Panorama-Schiebedach und die vergleichsweise großen Fensterflächen jedoch gewinnt.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe bietet der BMW iX3 gute Platzverhältnisse. Bis fast zwei Meter große Personen finden ausreichend Bewegungsfreiheit vor, selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das gute Raumgefühl wird allenfalls durch den wuchtigen Mittelunnel und den Umstand, dass sich der Kopf direkt neben der C-Säule befindet, etwas beeinträchtigt. Das große Panorama-Schiebedach reicht aber bis zur Rückbank und bringt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,0 m ausreichend Platz vor.

2,6 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Innenraums hat der iX3 nicht allzu viel aufzuweisen. Die Sitze im Fond lassen sich nicht in Längsrichtung verschieben, sondern nur die Lehnenneigung einstellen. Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter, große Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole und zusätzlich ein kleines Fach links unten im Armaturenbrett. Hinten hat der BMW Türfächer mit Flaschenhaltern sowie Getränkehalter in der Mittelarmlehne

zu bieten. Hinter den Vordersitzen gibt es lediglich Ablagenetze und keine geschlossenen Lehnentaschen. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, aber abschließbar und mit Filz verkleidet.

1,8 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Der iX3 wird serienmäßig mit adaptiven Dämpfern ausgeliefert. Gegen Aufpreis bekommt man diese mit

Sportmodus.

Im standardmäßigen Comfort-Modus federt der iX3 trotz

serienmäßiger 20-Zoll-Bereifung in allen Geschwindigkeitsbereichen recht komfortabel, zeigt aber stets merkbare Aufbaubewegungen. Im Stadtverkehr sind grobe Verwerfungen wie versenkte Kanaldeckel oder Asphaltflicken für die Insassen recht deutlich, aber nicht unangenehm spürbar. Kopfsteinpflaster wird gut gedämpft und ist akustisch nicht

2,0 Sitze

⊕ Der iX3 Impressive ist serienmäßig mit voll belederten Sportsitzen ausgestattet. Sie sind elektrisch einstellbar, auf der Fahrerseite lassen sich die Einstellungen in zwei Speicherplätzen hinterlegen. Die vierfach einstellbare Lordosenstützen sind ebenfalls immer an Bord. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung und elektrisch verstellbare Seitenwangen. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt – lediglich im Schulterbereich könnte die Unterstützung etwas ausgeprägter sein. Die Sitzflächen

aufdringlich. Auch bei Überlandgeschwindigkeiten spricht die Federung bei feinen Anregungen etwas trocken an, bietet aber dennoch einen guten Federungskomfort. Dieser bessert sich mit zunehmendem Tempo. Auf der Autobahn werden Unebenheiten wie Bodenwellen und Querfugen gut gefiltert.

sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne lässt sich leider nicht in der Höhe verstellen.

Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorn zu; immerhin kann die Lehnenneigung eingestellt werden. Die äußeren Sitze sind recht bequem, weil ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert. Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

2,0 Innengeräusch

⊕ Da bei Elektroautos die sonst gewohnten Motorgeräusche weitgehend fehlen, fallen andere Fahrgeräusche weit mehr ins Gewicht. BMW hat seinen neuen iX3 aber sehr gut gedämmt. Der Motor ist praktisch nicht zu hören, selbst ein Surren ist kaum zu vernehmen. Auch die sonstigen Fahr- und

Abrollgeräusche sind gering, selbst Windgeräusche fallen nicht explizit oder gar störend auf. Insofern verwundert es nicht, dass der gemessene Geräuschpegel bei 130 mit 65,4 dB(A) angenehm niedrig ausfällt. Der iX3 ist also in der Summe seiner Eigenschaften ein ruhiger Reisewagen.

1,2 Klimatisierung

⊕ Im iX3 gibt es serienmäßig eine 3-Zonen-Klimaautomatik. Wie bei den meisten Elektroautos üblich, ist auch eine Standklimatisierung möglich, entweder über Vorprogrammierung oder über die BMW App. Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima, sie sind die Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Die Temperaturen und die Luftverteilung

können getrennt eingestellt werden. Serienmäßig an Bord sind die Sitzheizung vorn und die Lenkradheizung, Sitzheizung hinten oder Sitzlüftung allgemein gibt es dagegen nicht. Auch die Beduftungs- und Ionisierungsfunktion ist im Elektro-X3 nicht verfügbar. Getönte Scheiben im Fond finden sich in der (kurzen) Optionsliste.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor an der Hinterachse leistet bis zu 210 kW (286 PS) und gibt ein maximales Drehmoment von 400 Nm ab - das hohe Fahrzeuggewicht von über 2,2 Tonnen drückt jedoch auf das Temperament des Motors. Die üppige Motorleistung fühlt sich nicht ganz so dynamisch an, wie man es aufgrund der Leistungsdaten vielleicht erwarten würde. Objektiv betrachtet ist der iX3 dennoch ein sehr flottes Auto. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen deutlich

unter einer Sekunde - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, nur 3,3 Sekunden dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,3 Sekunden. BMW verspricht 6,8 Sekunden von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

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

1,0 Schaltung/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 den anderen X3-Varianten auch, über einen ergonomisch angebrachten Hebel auf der Mittelkonsole

werden die Fahrstufen eingestellt. In Stufe D ergibt sich eine geringe Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die hohe Rekuperationsstufe zu schwach. Der iX3 bietet überdies eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an. Die Abstimmung ist gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der iX3 hat ein sicher abgestimmtes Fahrwerk. Er fährt gelassen über gute wie schlechte Straßen, zeigt aber SUV-typisch ausgeprägtere Karosseriebewegungen auf unebenen Strecken. Kurven nimmt er tendenziell untersteuernd und bleibt dabei gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist in Ordnung, Spurrinnen beeinflussen den BMW nur mäßig. Nicht so entspannt ist das recht spitze Ansprechen der Lenkung aus der Mittellage - das ist BMW-typisch und man kann sich auch daran gewöhnen. Eine Umstellung im Vergleich zu vielen anderen Marken ist es jedoch schon. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken zu, sind aber nicht wirklich störend. Durchdrehende

Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten, der Heckantrieb ist grundsätzlich schon mal eine gute Voraussetzung. Beim ADAC Ausweichtest verhält sich der iX3 erstaunlich souverän, besser als manch anderer X3 bisher im Test. Spürbar von Vorteil ist der niedrigere Schwerpunkt und auch die ESP-Abstimmung wurde offensichtlich weiter optimiert. Die Bremswirkung durch die ESP-Eingriffe ist genau richtig, um im nötigen Maße Tempo abzubauen, aber die Fahrdynamik nicht abzuwürgen. Im Grenzbereich ist er moderat untersteuernd ausgelegt, bei Bedarf fährt der iX3 für ein SUV mit diesem Gewicht erstaunlich schnell durch den Parcours.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung des iX3 ist insgesamt noch gut. Sie ist wie für einen BMW typisch ziemlich spitz ansprechend um die Mittellage ausgelegt - das mag bei einem 3er gut passen, einem SUV mit ausgeprägteren Karosseriebewegungen steht es weniger. Darunter leidet das Lenkgefühl etwas. Die

Zielgenauigkeit ist jedoch gut, man kann auf kurvigen Landstraßen sauber seine Linie ziehen. Die Zentrierung gerade bei höheren Geschwindigkeiten ist aber gut, was den iX3 auch auf längeren Strecken entspannt macht. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag benötigt man etwa drei Lenkradumdrehungen.

3,1 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag zwar etwas gewöhnungsbedürftig, aber 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 Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei

als Generator arbeitet. Muss der iX3 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 36,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist nur ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Bremsleistung lässt jedoch auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im X3 allgemein ist so gut wie alles an Assistenz- und Sicherheitssystemen zu bekommen, was BMW aktuell im Konzernregal verfügbar hat. Im iX3 Impressive gibt es so gut wie alles serienmäßig – sogar das Head-up-Display. Der Stromer bremst selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Limiter ist stets an Bord. Die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit, das dann für den Geschwindigkeitsregler übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild und zeigt keine Reaktion, wird er ebenfalls darauf hingewiesen. Bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren, und je nach Einstellung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, warnt der BMW vor Fahrzeugen auf der Nebenspur und lenkt im Bedarfsfall sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur. Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird auch vor dem Auto erkannt. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der iX3 beim Lenkmanöver.























Opulent wirkt das anfangs erwähnte Head-up-Display, hier werden auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der iX3 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Luftdrücke radselektiv anzeigen kann.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Crashtest für den "normalen" X3 gilt auch für den iX3, wie Euro NCAP explizit festgestellt hat. Somit erreicht der BMW nach Euro NCAP-Norm (Stand 05/2021) mit 93 Prozent ein sehr gutes Ergebnis im Bereich des Insassenschutzes. Insgesamt holt er damit volle fünf Sterne.

Front- und Seitenairbags vorn, sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,90 m große Personen, hinten ist

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

man bis über 1,80 m Körpergröße gut geschützt. Nach einem Unfall bremst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab, setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her. Ebenso aufpreisfrei an Bord sind crashvorbereitende Maßnahmen

2,1 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW im Euro NCAP-Crashtest gute 84 Prozent der möglichen Punkte. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren.

Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Darüber hinaus empfiehlt es sich vor dem Kauf zu prüfen, ob man vorn bei verbautem Kindersitz genügend Beinfreiheit hat, da sich die Vordersitze bei platzeinnehmenden Babyschalen mit Basis und Stützfuß nicht mehr vollständig nach hinten schieben lassen.

⊖ Der Mittelsitz in der zweiten Reihe ist für die Fixierung per Gurt nicht sonderlich gut geeignet, da der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu gering ist. Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich zu leicht verstellen und sind daher

3,2 Fußgängerschutz

Der iX3 bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 70 Prozent der erreichbaren Punkte – trotz der aktiven Motorhaube lediglich ein durchschnittliches Ergebnis. Besonders die vordere Motorhaubenkante könnte im Sinne eines geringeren Gefahrenpotenzials noch nachgiebiger gestaltet sein.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO₂

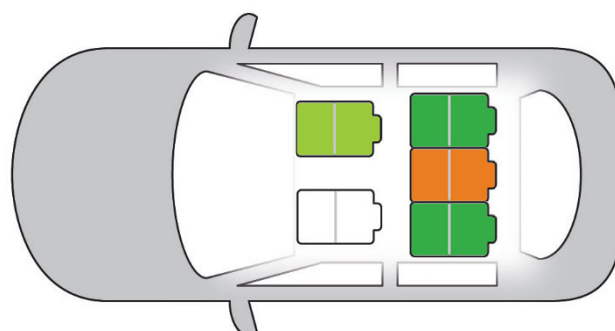
⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 21,2 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die netto 73,8 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 85,3 kWh benötigt. Das Antriebssystem des iX3 ist angesichts seines eher ungünstigen Karosserieaufbaus durchaus effizient, allerdings könnten die Ladeverluste etwas niedriger ausfallen. Der BMW ist trotz der deutlich höheren Motorleistung etwas sparsamer als der VW ID.4 oder der Skoda Enyaq unterwegs - so kommt er trotz der "kleineren" Batterie auf eine etwas größere Reichweite. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den

(Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall. Ein Gepäcksicherungsnetz zum Befestigen hinter den Rücksitzen sowie hinter den Vordersitzen ist serienmäßig dabei. Stabile Verzurrösen gibt es in bodennähe im Kofferraum.

vor kleinen Kindern nicht ausreichend gesichert. Immerhin kann der Fahrer per Knopfdruck die hinteren Scheiben sperren.

Kindersitze

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



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)

Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Zudem verfügt der iX3 über einen akustischen Fußgängerschutz, der bis 30 km/h ein Geräusch erzeugt, um andere Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen.

Elektro-BMW eine Reichweite von über 400 km. Aus den 21,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 106 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 48 Punkte.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 16,3, außerorts bei etwa 22,6 und auf der Autobahn bei etwa 24,4 kWh/100 km. Der iX3 ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 450 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

2,2 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 21,2 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 86 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der iX3 im Bereich Schadstoffe 38 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der BMW für ein so großes und schweres Auto aber gut da, weil er 86 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Der iX3 in der Impressive-Ausstattung kostet fast 72.000 Euro. Das ist ein sehr hoher Anschaffungspreis, allerdings ist die Ausstattung weitgehend komplett, es sind nur noch Kleinigkeiten wie getönte Scheiben zu haben. Selbst das Panorama-Schiebedach ist Serie. Selbstredend sind auch alle Assistenten dabei, von denen es bei BMW eine Menge gibt. Rechnet man die Ausstattung mit ein, zeigt der Vergleich mit dem "normalen" X3 erstaunliches. Leistungsmäßig vergleichbar wäre der 30d mit 286 PS, der erheblich teurer ist - selbst ohne die Elektroauto-Förderung. Sogar ein vergleichbar ausgestatteter X3 20d kostet mehr als die Elektroversion. Wem eine üppige Ausstattung wichtig ist, der hat mit dem Elektro-X3 sogar den niedrigsten Anschaffungspreis, wobei "niedrig" freilich relativ ist. Die Unterhaltskosten sind günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind jedoch erhöht, die Haftpflicht liegt bei 20, Teilkasko und Vollkasko bei hohen 26. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können

teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; BMW gibt auf das ganze Auto zwar nur drei Jahre Gewährleistung, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies eher geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 400 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 280 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. BMW hat ein aufwendiges Thermomanagement verbaut, das die Batterien in einem möglichst optimalen Temperaturfenster halten soll und so die Batteriealterung minimiert. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	iX3 Inspiring
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	400/0
0-100 km/h [s]	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	18,5/18,5 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/26/26
Steuer pro Jahr [Euro]	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1016
Preis [Euro]	67.300

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Elektro, elektrisch erregter Synchronmotor	
Hubraum	-
Leistung	210 kW/286 PS
Maximales Drehmoment	400 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,65 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R20/275/40 R20
Länge/Breite/Höhe	4.734/1.891/1.668 mm
Leergewicht/Zuladung	2.260/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510/1.560 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Batteriekapazität	73,8 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	China, Shenyang

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R20 103W/275/40 R20 106W
Reifenmarke Testwagen	Yokohama Advan Sport V107 *
Wendekreis links/rechts	11,9/12,5 m
EcoTest-Verbrauch	21,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 106 g/km)
Reichweite	400 km
Innengeräusch 130 km/h	65,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	2.205/520 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/785/1.450 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	106 Euro	Werkstattkosten	103 Euro
Fixkosten	140 Euro	Wertverlust	675 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1024 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹⁾	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/26		
Basispreis IX3 Impressive	71.800 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.03.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	72.250 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.383 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹⁾ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.100 Euro ^o
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

AUTOKOSTEN

3,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,2	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	1,6	Bremse	3,1
Innenraum	1,7	Sicherheit	1,4
Bedienung	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	0,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	1,9	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	1,7
Komfort	1,8	Verbrauch/CO ₂	1,2
Federung	2,0	Schadstoffe	2,2
Sitze	2,0		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	1,2		

Stand: Oktober 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer