- Elektro-Motor
- 77.220 €
- 345 kW/469 PS
- 669 km
- 18,3 kWh pro 100 km



BMW iX3 50 xDrive

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

BMW versteht es, mit geschicktem Marketing einen Spannungsbogen aufzubauen und Begehrlichkeiten zu wecken. Über Jahre haben sie die "Neue Klasse" angekündigt, eine Fahrzeug-Plattform, die auf die Zukunft ausgelegt ist und sich vollständig auf den Elektroantrieb konzentriert. So sollen die Vorteile des Stromantriebs ohne Kompromisse genutzt werden können. Der neue iX3 ist nun das erste BMW-Modell, welches die Plattform der "Neuen Klasse" nutzt. Beispielsweise ist der Batteriekasten Teil des Fahrzeugbodens, was Bauraumhöhe und letztlich Gewicht sparen soll. Angesichts des nicht unerheblichen Leergewichts unseres iX3-Testwagens von knapp 2,3 t möchte man gar nicht wissen, wie üppig die Fahrzeugmasse wohl ohne die Optimierungen geworden wäre. Einen signifikanten Anteil zum Gewicht trägt die große Batterie bei. Sie bietet 108,7 kWh Netto-Kapazität und ermöglicht auf Basis des Autotest-Verbrauchs von 18,3 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine absolut langstreckentaugliche Reichweite von gut 665 km. Überhaupt kann der Elektroantrieb und alles drumherum vollständig überzeugen. Die beiden Antriebsmotoren liefern hervorragende Fahrleistungen, Ansprechverhalten und Laufkultur sind perfekt. Daneben kann auch die Ladeperformance mit bis zu 400 kW beeindrucken - unter günstigen Bedingungen lädt der iX3 von 10 auf 80 % in 25 Minuten und bunkert dann wieder Strom für über 500 km. Bei aller Begeisterung für die Elektrotechnik - insbesondere der Innenraum verdient schon Kritik an der einen oder anderen Stelle. So verteilt BMW die Veredelungsmaßnahmen in homöopathischen Dosen, die Materialien wirken in weiten Teilen recht einfach, auch wenn sie immerhin an vielen Stellen aufgepolstert sind. Das Handschuhfach ist eine Plastikwüste, praktische Dinge wie Lehnennetze oder Haltegriffe wurden gleich ganz gestrichen. Am Ende bleibt der Eindruck, es wurde ganz viel in die Elektroplattform investiert und zum Schluss hat man dann noch eine Karosserie mit Innenraum darauf gesetzt, wobei das verbleibende Budget nur für eine Pflichtübung gereicht hat. Das ist freilich nicht schlecht gelungen, bei gehobenen Preisen um 80.000 Euro sind jedoch auch die Erwartungen gehoben.

✓ **hervorragende Fahrleistungen, effizienter Antrieb, hohe Reichweite, sehr gute Ladeleistung, hohe Anhängelast zulässig**

✗ **hoher Anschaffungspreis, teure Versicherung, Blinker im Rücklicht teils schlecht erkennbar, keine Fahrwerksoptionen (z.B. adaptive Dämpfer)**

ADAC Urteil

1,9	Autotest
3,6	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

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

Konkurrenten

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

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,2 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 05
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

1,9 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

2,3 Komfort 07

Federung 07
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

0,8 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 09

2,0 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

1,5 Sicherheit 09

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 11

2,2 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

3,6 Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Motorvarianten 13

Eigenschaften des Elektroantriebs 14

Fahrzeugdaten 15

Bilder 16

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.

ADAC © ADAC e.V.

2,2 Karosserie

2,0 Verarbeitung

✓ An der Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt es wenig auszusetzen. Alle Teile sind weitgehend 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, allerdings lässt die Begeisterung über die verwendeten Materialien schon 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 und die M-Versionen zumindest gegen weiteren Aufpreis optisch etwas aufgehübscht sind - die Liebe zum Detail und die praktischen Finessen wie bei früheren Modellen sollte man aber besser nicht erwarten. Einerseits ist der Spardruck an vielen Stellen inzwischen offensichtlich, andererseits haben es auch besondere und sicherlich alles andere als günstige Details wie das schmale Display in kompletter Innenraumbreite unter der Frontscheibe oder der hinterleuchtete Stoffbezug auf dem Armaturenbrett in den neuen Elektro-BMW geschafft. Immerhin ist der obere Bereich im Innenraum, also Armaturenbrett und Türverkleidungen, noch 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.

✗ Im unteren Bereich des Innenraums gibt es dann nur noch harten Kunststoff. Angesichts von knapp 80.000 Euro Testwagenpreis erwartet man jedoch eine gewisse Veredelung - insbesondere die Kofferraumauskleidung ist billigste Machart und eines BMW wirklich unwürdig. Wo früher mal "Teppich" verlegt wurde, gibt es nun nur noch Filzmatten, welche in Windeseile verschleißen und an den Rückseiten der Rücksitzlehnen noch nicht mal ganz passgenau ausgeführt sind.

3,0 Alltagstauglichkeit

Die Batterie im iX3 50 xDrive hat eine Kapazität von netto 108,7 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 54 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung knapp zwölf Stunden (bei 11 kW) bis rund 17 Stunden (bei 7,4 kW). Gegen hohen Aufpreis ist das AC-Laden auch mit 22 kW möglich, dann kann man die große Batterie auch in unter sechs Stunden mit Wechselstrom vollladen. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann etwa 25 Minuten an einer Ladesäule, die mindestens 400 kW Ladeleistung abgeben kann. Von 10 auf 48 % Ladestand geht es in nur 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 665 km. Bei Fahrten innerorts oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von über 700 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 aktuelle und aktuell mögliche Ladeleistung sowie die Ladedauern bis 80 oder 100 Prozent sehen. 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 schmäleren Vertretern. Der iX3 50 xDrive kommt mit einem Leergewicht von fast 2,3 Tonnen ziemlich gewichtig daher. Als Zuladung sind üppige 531 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 Anhängekupplung 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

ADAC © ADAC e.V.

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.



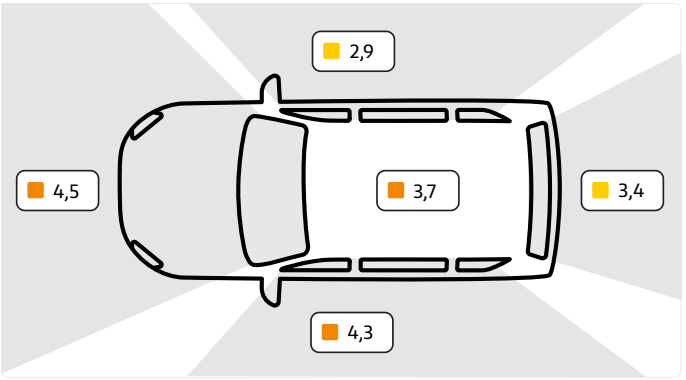
Die nach unten besonders breit auslaufenden D-Säulen schränken die Sicht vor allem nach schräg hinten deutlich ein. Die nicht ganz versenkbaren Kopfstützen fallen da kaum noch ins Gewicht.

✓ Während der Fahrer das Heck des kompakten 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 Feature. Sie ist zwar nicht schmutzgeschützt abgedeckt, aber wird von einer Wischwasserdüse mit gereinigt.

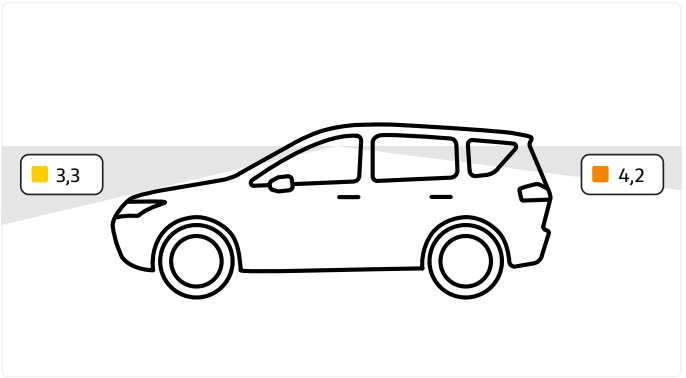
Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Funktion auf die Fahrerseite (Serie). Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzen beide Außenspiegel.

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 Betätigen der Bremse den Blinker kaum noch erkennen kann. Solche funktionalen Mängel gab es bisher bei BMW nicht, es bleibt zu hoffen, dass hier schnell eine Verbesserung eingeführt wird.



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.

1,9 Ein-/Ausstieg

✓ Die Sitzhöhe liegt mit 56 cm über der Fahrbahn (Sitz in der niedrigsten Sitzposition) in praktischer Höhe, 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 Karosserieausläufer zum Radlauf hin ragt in den im unteren Fußbereich recht schmalen Türausschnitt. 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 optionale 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 ausgerecht jetzt kurz vor dem Verbot dieser Griffe in China von den Griffmulden auf die ausfahrbaren Bügel setzt, bleibt ein Rätsel. Beim iX3 haben sie einen zusätzlichen

© ADAC e.V.

Nachteil: Zwischen Ziehen am Griff und elektrischer Entriegelung der Tür gibt es einen minimalen zeitlichen Versatz, der dazu führt, dass man immer dann beim Türöffnen kurz "ausgebremst" wird, wenn man zügig anzieht.

1,9 Kofferraum-Volumen

✓ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 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 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 895 l verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.570 l Volumen zur Verfügung.



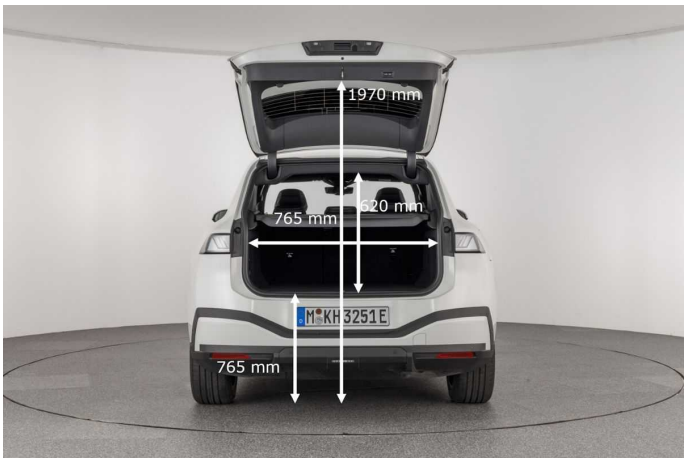
Das Gepäckabteil hat ein praktisches Format und eine angemessene Größe - zwischen 440 und 1.570 l kann man verstauen. Unter der Fronthaube gibt es zusätzlichen Stauraum, z.B. für die Ladekabel.

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 ist der Kofferraumboden keine 2 cm niedriger als die Ladekante, was sich daher in der Praxis kaum störend auswirkt. 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, denn BMW verbaut tatsächlich nur eine Lampe seitlich rechts im Kofferraum - und das bei einem Fahrzeugpreis von fast 80.000 Euro.



Das Beladen fällt bei 77 cm Ladekantenhöhe nicht sonderlich leicht. Immerhin schwingt die Heckklappe knapp zwei Meter hoch, so dass man sich nicht gleich am abstehenden Fanghaken den Kopf anschlägt.

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 Haltelaschen 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.

1,9 Innenraum

2,2 Bedienung

Nichts ist so beständig wie der Wandel - und so hat BMW sein Bediensystem für die neue Klasse schon wieder deutlich weiterentwickelt und nennt es jetzt OS X. Am Menüaufbau hat sich einiges geändert, dieser orientiert sich teilweise an bisherigen Steuerungselementen und integriert neue Menüs. Zudem wurde die Anordnung der Bedienflächen an das nun einem Parallelogramm ähnlichen Format des Infotainmentdisplays angepasst - beispielsweise durch die Shortcuts für die

© ADAC e.V.

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, dass 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 Menschens. 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.

✓ 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, man findet problemlos eine passende Sitzposition. 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. 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.



Als erstes BMW-Modell kommt der iX3 mit dem BMW Panoramic Vision - eine Projektion der Instrumenteninhalte unten in die Frontscheibe über die gesamte Breite. Zusätzlich gibt es ein neu gestaltetes Infotainmentdisplay sowie gegen Aufpreis ein Head-up-Display. Bei der Bedienung müssen sich auch BMW-Erfahrene wieder umstellen, jetzt kommt das OS X mit teils neuen Menüstrukturen.

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

© ADAC e.V.

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, die auf Wunsch passwortgeschützt sind. Man kann als Nutzer 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.

1,2 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 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-Schiebedachs. Bei nächtlichen Fahrten gefällt die mehrfarbig konfigurierbare Ambientebeleuchtung, sie verleiht dem Innenraum im Dunkeln mehr Tiefe und lässt ihn dadurch größer wirken.

2,0 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.



Hinten fällt vor allem die Beinfreiheit sehr üppig aus. Schon knapp zwei Meter große Menschen gehen allerdings mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung.

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 Becherhaltern 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.

2,3 Komfort

2,9 Federung

Für den neuen iX3 gibt es bisher nur das Standard-Fahrwerk wie im Testwagen, adaptive Dämpfer sind nicht erhältlich. 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.

© ADAC e.V.

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 Rückunterstützung - diese gibt es aber erst in den optionalen Multifunktionssitzen (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 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.

1,6 Innengeräusch

✓ Sofern man ohne künstliche Geräuscherzeugung fährt, ist man im iX3 ausgesprochen leise unterwegs - sehr angenehm. Die Motoren sind praktisch nicht zu hören. 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 sehr niedrigen 63,6 dB(A).

1,7 Klimatisierung

✓ Der neue iX3 bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit. 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 Klimamenü, 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. 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 gibt es 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.

0,8 Antrieb

0,6 Fahrleistungen

✓ Der neue iX3 50 xDrive verfügt über zwei Elektromotoren, einen an der Hinterachse mit bis zu 240 kW und einen an der Vorderachse mit bis zu 123 kW. BMW gibt als maximale Systemleistung 345 kW (469 PS) und als Systemdrehmoment 645 Nm an. Für den bekannten Standardsprint auf 100 km/h werden laut Hersteller 4,9 s benötigt. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 210 km/h elektronisch begrenzt. In allen Geschwindigkeitsbereichen wirkt der iX3 mit diesem Antrieb lebendig und kräftig. Auch weit über 100 km/h lässt die Beschleunigung kaum nach, der Tempobegrenzer ist in Windeseile erreicht.

Trotz seines erheblichen Leergewichts von fast 2,3 t ist der iX3 50 xDrive ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,7 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch Überholmanöver sind enorm schnell erledigt, knapp 2,1 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 2,6 s.

1,0 Laufkultur

✓ Es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche, wie es von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten ist. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen

© ADAC e.V.

selbst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum nach. Bei spontanen Zwischenspurts mit hoher Leistungsanforderung reagiert der Antrieb sogar ausgesprochen "giftig" und leistungsstark auf Beschleunigungsbefehle.

1,0 Getriebe

✓ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der iX3 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg ziehen die Motoren 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. Der iX3 bietet überdies eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an. Die Abstimmung ist merklich besser gelungen als in "früheren" Elektro-BMWs, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Auf rote Ampeln oder vorausfahrende Fahrzeuge bremst der Elektro-BMW sogar automatisch bis zum Stillstand ab und bleibt eigenständig stehen. BMW wirbt explizit mit der neuen Feinabstimmung der Rekuperation bis in den Stillstand, wobei besonderes Augenmerk auf ein möglichst komfortables Anhalten gelegt wurde - der Einsatz der Radbremsen soll kaum noch erforderlich sein und die Rückgewinnung der Bewegungsenergie dadurch möglichst optimal verlaufen. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,0 Fahreigenschaften

2,0 Fahrstabilität

✓ Das Fahrwerk des iX3 kann mit guter Fahrstabilität überzeugen. Die Sicherheitsreserven sind hoch, fahrdynamischen Ansprüchen kann es 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 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 Allradantrieb ausgesprochen gut, die Traktionskontrolle kann sehr feinfühlig regeln.

Den ADAC Ausweichtest absolviert der iX3 als 50 xDrive mit seinem Standardfahrwerk absolut sicher. 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 fällt dabei nicht in besonderer Weise auf.

2,0 Lenkung

✓ Die serienmäßige Lenkung im neuen iX3 gibt sich auffällig unauffällig - im Alltag macht sie einen guten Job und versteht es, dem Fahrer ein sicheres Gefühl zu vermitteln. Man hat eine angemessene Rückmeldung und kann zielgenau durch kurvige Landstraßen steuern. Die Zentrierung der Lenkung ist einwandfrei, die Nulllage damit gut zu spüren. Antriebseinflüsse fallen nicht negativ auf. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,9 Lenkradumdrehungen, ein durchschnittlicher Wert. Die Lenkunterstützung kann in zwei Stufen variiert werden.

2,0 Bremse

✓ Aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete iX3 durchschnittlich 34,8 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 ideale 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.

1,5 Sicherheit

0,6 Aktive Sicherheit

✓ Schon die serienmäßige Ausstattung des neuen iX3 mit Assistenzsystemen ist umfangreich. 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

© ADAC e.V.

Geschwindigkeitsbegrenzer und der adaptive Tempomat ACC. 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 auch 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 auch ein Blick in den Spiegel, um einen automatischen Spurwechsel, den der Autobahnassistent durchführen möchte, zu bestätigen. Der Nothalteassistent ist dagegen 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. In der Regel funktionieren die Assistenten sinnvoll und zurückhaltend, sie wirken dadurch nicht übergriffig und können einen echten Mehrwert für mehr Sicherheit bieten.

Übersicht der Assistenzsysteme

Nicht erhältlich

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

1,9 Passive Sicherheit

✓ Eine eigene Crashtest-Untersuchung nach Euro NCAP-Norm gibt es für den neuen iX3 noch nicht. BMWs Pendant mit Verbrennermotoren für das Elektro-SUV ist der X3. Dieser konnte für die Insassensicherheit gute 88 Prozent erreichen, für den iX3 ist ein ähnliches Niveau zu erwarten. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein Centerbag 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).

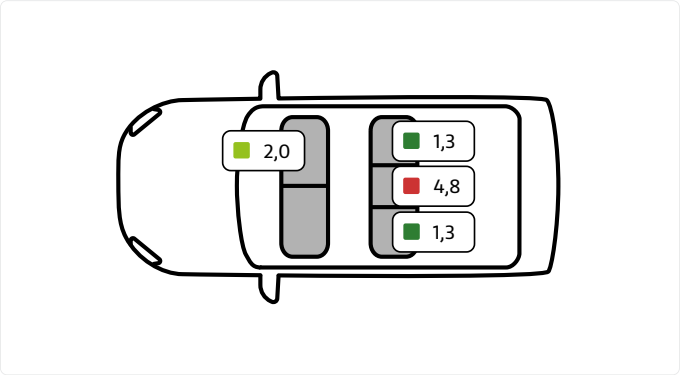
✗ Stabile Verzurrösen im Kofferraum gibt es nur, wenn man das Kofferraumtrennnetz ordert - daher unbedingt mitbestellen. Denn nur dann gibt es auch die Haltepunkte am Dachhimmel. Die Sicherheitsgurte vorn können nicht in der Höhe angepasst werden - das ist leider bei allen BMWs so. Reflektoren in geöffneten 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.

2,1 Kindersicherheit

✓ Für den X3 von BMW gab es im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 84 Prozent der maximal möglichen Punkte für eine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten

ADAC © ADAC e.V.

(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.

2,8 Sicherheit ungeschützte Personen

Eine genaue Untersuchung des iX3 nach Euro NCAP-Maßstäben steht noch aus, es ist aber in Anlehnung zu anderen BMW-Modellen von einem zumindest zufriedenstellendem Fußgängerschutz auszugehen. BMW hat die Front vergleichsweise weich gestaltet, so dass sie bei einem Zusammenstoß mit einem Passanten ausreichend nachgibt. Nach bisherigen Erfahrungen dürften vor allem die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger und Radfahrer darstellen. 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.

2,2 Umwelt

2,1 Verbrauch

✓ BMW preist seine neue Klasse als besonders effizient. Einerseits kann der iX3 angesichts seines Aufbaus und seiner Leistungsfähigkeit die Welt nicht neu erfinden, andererseits gibt er sich bei vorausschauender Fahrweise tatsächlich vergleichsweise sparsam. Dann sind Verbräuche von unter 15 kWh/100 km möglich. Wer sehr zügig und ungleichmäßig fährt, muss aber auch mit deutlich über 20 kWh/100 km rechnen - hier kann BMW freilich nicht zaubern. Bei den ADAC Verbrauchsmessungen ergibt sich am Ende ein Durchschnittswert von 18,3 kWh/100 km inklusive Ladeverluste. Legt man diesen Wert zugrunde, erhält man mit der großen Batterie eine Reichweite von gut 665 km - ein beachtlicher und selbst für Langstrecken völlig 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 auch Ladeverluste, die sich bei 3-phasiger Ladung mit 16 A ergeben. Um die 108,7-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 122,6 kWh benötigt.

2,8 Umwelteinfluss

Der iX3 50 xDrive 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 qm - für Standardparkplätze noch ausreichend. Reichlich Gewicht bringt der BMW mit, schon leer wiegt er fast 2,3 t - für Elektroautos in dieser Klasse nicht unüblich, absolut gesehen aber erheblich für ein "normales" Auto der Mittelklasse. Das Vorbeifahrgeräusch des iX3 50 xDrive liegt bei 65 dB(A), ein guter Wert.

3,6 Autokosten

3,6 Monatliche Gesamtkosten

Bereits der Basispreis für den iX3 50 xDrive liegt bei über 70.000 Euro. Im Assistenzbereich sind immerhin recht viele Ausstattungen serienmäßig an Bord. Im Komfortbereich hat man aber einige Lücken - so muss man Lordosenstützen, getönte Scheiben oder erweiterte Konnektivitätsdienste extra bezahlen. Auch bessere Lichtfunktionen wie der blendfreie Fernlichtassistent oder die empfehlenswerte 22-kW-Ladefähigkeit kosten extra. Die elektrische Sitzeinstellung mit Memoryfunktion und der Komfortzugang sind wiederum Serie. Mit ein paar sinnvollen und angenehmen Extras wandert der

© ADAC e.V.

Listenpreis dann zügig Richtung 80.000 Euro. Das ist eine Menge Geld, aber die Antriebseffizienz, die guten Ladeeigenschaften, die routinierte und praxisorientierte Abstimmung der Assistenten sowie die hohe Reichweite sind erhebliche Argumente für den neuen iX3. Und im Falle des 50 xDrive auch die beeindruckenden Fahrleistungen. So viel Leistung für vergleichsweise moderate Unterhaltskosten findet man in SUVs mit Verbrennungsmotor schwerlich. Die Kfz-Steuer liegt bei 86 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 Haftplicht 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.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	iX3 40	iX3 50 xDrive
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	235 (320)	345 (469)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	-	170
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/-	645/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,6 kWh	15,1 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]	63.400	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

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	345 kW (469 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	170 kW
Maximales Drehmoment	645 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / 108,7 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	122,6 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen (Gen6) / 699 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 16 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	Nein

Laden

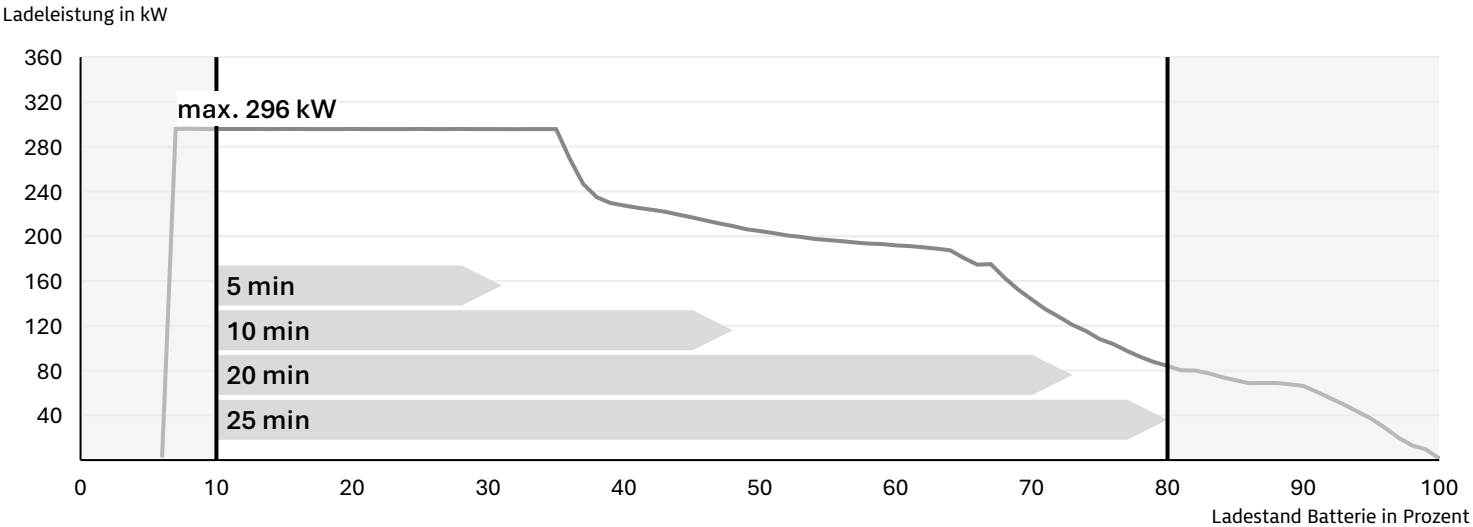
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Ja
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Menü, Knopf Ladeanschluss
Bidirektionales Laden	Ja
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

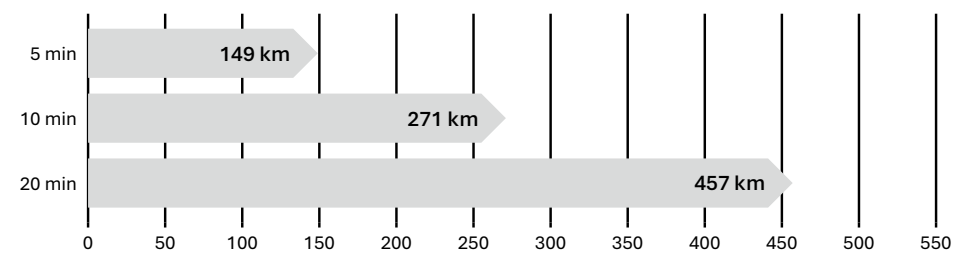
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	94 - 53,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	94 - 17 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	30 - 11,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	30 - 5,5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 400 kW	25 min

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

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	**198,2 kW**
Ladedauer	00:25
Nachgeladene Reichweite	510 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	24,2 kWh / 149 km / 31 %
10 min	43,9 kWh / 271 km / 48 %
20 min	74,1 kWh / 457 km / 73 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Leistung	345 kW/469 PS
Maximales Drehmoment	645 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,4 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,62 m²/0,24
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	255/45 R20W
Länge/Breite/Höhe	4.782/1.895/1.635 mm
Leergewicht/Zuladung	2.360/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.750 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	-/108,7 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktionsort	Ungarn, Debrecen

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	2,1 s
Überholvorgang 80-120 km/h	2,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße	255/45 R20 105W
Reifen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6
Wendekreis	11,9 m
Autotest-Verbrauch	18,3 kWh/100 km
Reichweite	669 km
Innengeräusch 130 km/h	63,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	2.294/531 kg
Kofferraum normal	440 l
geklappt/dachhoch	895/1.570 l

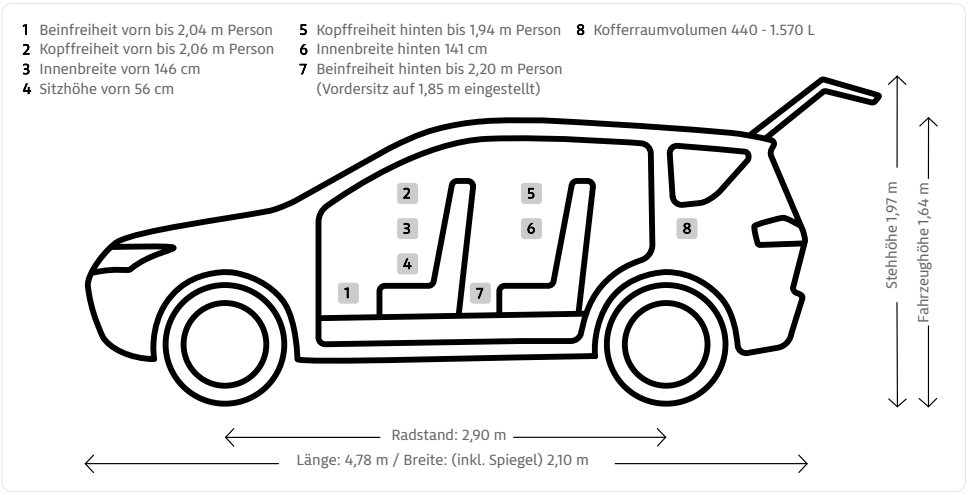
Kosten

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

Betriebskosten	106 Euro
Fixkosten	212 Euro
Werkstattkosten	136 Euro
Wertverlust	769 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.223 Euro
Steuer pro Jahr	86 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/22
Basispreis getestete Variante	70.900 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 16.12.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	77.220 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	2.774 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	03/2026.32



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	1.060 Euro° (Paket)
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/1.060 Euro° (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
Querverkehrwarnung 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. Innen-/Außenspiegel	Serie
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
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
Metalliclackierung	ab 960 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.420 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**1,9**
Autokosten	**3,6**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,2**
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	3,0
Licht und Sicht	2,5
Ein-/Ausstieg	1,9
Kofferraum-Volumen	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,7
Innenraum	**1,9**
Bedienung	2,2
Multimedia	1,0
Raumangebot vorn	1,2
Raumangebot hinten	2,0
Innenraum-Variabilität	3,2
Komfort	**2,3**
Federung	2,9
Sitze	2,2
Innengeräusch	1,6
Klimatisierung	1,7
Antrieb	**0,8**
Fahrleistungen	0,6
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,0
Fahreigenschaften	**2,0**
Fahrstabilität	2,0
Lenkung	2,0
Bremse	2,0
Sicherheit	**1,5**
Aktive Sicherheit	0,6
Passive Sicherheit	1,9
Kindersicherheit	2,1
Sicherheit ungeschützte Personen	2,8
Umwelt	**2,2**
Verbrauch	2,1
Umwelteinfluss	2,8

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

Stand: 31.07.2026
Test und Text: M.A. Martin Ruhdorfer

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.