



Pawel Piotrowski
18 januari 2013

Met de 's' van schijn bedriegt

Door het uiterlijk van deze BMW X3 kun je behoorlijk worden gefopt. De stoere carrosserievormen verbergen geen ingenieuze xDrive techniek, maar een reguliere aandrijflijn die je ook in een 3 Serie Touring kunt vinden. Met de X3 sDrive18d introduceert BMW namelijk een nieuwe instapdiesel die louter de achterwielen aandrijft. De voordelen liggen voor de hand. Interessanter is de vraag of deze gekortwiekte X3 nog wat in zijn mars heeft.



Meer reisauto dan SUV

Om het antwoord op deze vraag te vinden, namen wij de X3 mee naar de BMW Welt in MÃ¼nchen. Op deze circa 850km lange route vanaf Rijswijk kom je van alles tegen; strak geasfalteerde Nederlandse snelwegen, eindeloze Duitse wegwerkzaamheden, onbegrensde stukken en natuurlijk een uitdagend heuvelachtig landschap dat aan de capaciteiten van instapmodellen knaagt. Niet bepaald een simpel boemelritje. En toch, zo vreemd is deze reis niet. Veel eigenaren van SUV's zetten hun auto jaarlijks tijdens de wintersportvakantie in. Bepakt met dakkoffers, grenzend aan het maximale laadvermogen, moet de reis naar KitzbÃ¼hel of SÃ¼lden vaak zo snel en comfortabel mogelijk worden afgelegd.

Wij hebben echter alle tijd en zeker niet zoveel bagage. Toch is het fijn om te weten dat de achterwielaangedreven X3 een maximaal laadvermogen van 615kg heeft, 15kg

BMW X3 sDrive18d High Executive

meer dan zijn xDrive broertjes. Naast maximaal vier reisgenoten kun je dus nog aardig wat zware bagage kwijt. Daar heb je ook alle ruimte voor. Zowel voor- als achterin is het ruimteaanbod in de X3 royaal. Op de achterbank heb je beduidend meer plek dan in een 3 Serie Touring en ook het bagagecompartiment is met 550 liter inhoud lekker ruim. Op de buitenste plekken van de achterbank hebben ook twee volwassenen voldoende plek. De middelste plek is een beetje smal. Ga je met z'n tweeën op pad, dan kun je de dakkoffer net zo goed thuislaten. Met neergeklapte achterbank ontstaat een laadruimte van 1.600 liter inhoud waar ook langere voorwerpen met gemak inpassen. Tijdens de vierdaagse reis bewezen zich de voor een BMW atypisch grote aflegvakken en bekerhouders als zeer praktisch. De invloeden van de Amerikaanse markt zijn zo slecht nog niet.



Rauw, maar wel soeverein



BMW X3 sDrive18d High Executive

De X3 is niet alleen cijfermatig een ideale reisauto. Al tijdens de eerste meters merk ik dat de sDrive18d een prettige motorisering is. De tweeliter diesel klinkt weliswaar wat rauw en luidruchtig, maar in combinatie met de zijdezacht schakelende achttraps automaat is het een levendig geheel. In het dagelijkse Nederlandse verkeer staat de 143pk en 360Nm sterke diesel zijn mannetje. Hij versnelt de X3 met gemak naar snelwegtempo, zonder hoog in de toeren te klimmen en een gevoel van onbehagen te verspreiden. Met dank aan de fabuleuze automaat. De acht verzetten zorgen onder normale omstandigheden ervoor dat het toerental zich overwegend tussen 1.800 en 2.200 omwentelingen bevindt. Een soevereine rijbeleving die de investering van €2.553 voor de automaat dubbel en dwars waard is.

Tijdens de eerste etappe richting Stuttgart houden wij een constant tempo van 130km/h aan. Het is rustig op de weg en onze gemiddelde snelheid ligt na enkele honderden kilometers net boven 100km/h. De boordcomputer is er blij mee en laat een steeds lager gemiddeld verbruik zien. Het zakt tot rond de zes liter per honderd kilometer, maar van het opgegeven verbruik zijn we ver verwijderd. Hoe goed ik mijn best ook doe, een gemiddelde van 5,4 liter lijkt domweg onhaalbaar. De achterwielaandrijving en het geknepen vermogen zorgen er wel voor dat we minder diesel verstoken dan tijdens een eerdere rijtest met de X3 xDrive20d. Het verbruik is dus inderdaad lager, al scheelt het minder dan beloofd. Voer je het tempo op, dan verdampt het verschil helemaal. Vanaf 150km/h stijgt het verbruik vrolijk tot 9 - 10 liter. Het is naïef om iets anders te verwachten, de X3 blijft immers een hoge en zware auto. Ook als instapper.



BMW DNA inbegrepen

Het verbruik mag dan wel tegenvallen, maar dat is dan ook bijna het enige. In de X3 zit je relatief hoog met een beter verkeersoverzicht tot gevolg. De zitpositie verschilt weinig van die van andere BMW's. In de goed geprofileerde sportstoelen (€ 699) zit je als een vorst. Met name de uitgebreidere verstelmogelijkheden zorgen voor een comfortabele en ontspannen zitpositie. Dankzij de kantelbare en uittrekbare zitting worden je bovenbenen perfect ondersteund en stap je na uren rijden fris en pijnvrij uit de auto. Dan vallen andere zaken, zoals een ontbrekende hoogteverstelling van de gordel, extra op. Bij langere bestuurders, zoals mijzelf, snijdt de gordel irritant in de schouder. Zonde bij een verder zo doordachte auto.

Van het trio Audi Q5, Mercedes-Benz GLK en X3 bezit de BMW de meest straffe onderstelafstemming. Dat valt vooral op minder goed onderhouden wegen op. Onze

BMW X3 sDrive18d High Executive

testauto was niet van het optionele adaptieve onderstel voorzien en dat betekent dat je de dempers niet comfortabeler kunt zetten. Het standaardonderstel is niet oncomfortabel hard, maar soms stuitert de X3 naar mijn smaak teveel over dwarsnaden en hobbels. Voordeel van dit BMW DNA is een geweldig wegcontact. Of het nu een snelle lange doordraaier of korte haakse bocht is; alles wordt op de typisch vlezige en nonchalante BMW-manier doorstaan. De koets helt voor een SUV gering over en de besturing is prettig direct. Een enthousiaste rijstijl wordt bevorderd door de goede zijdelingse steun van de sportstoelen. Je zit echt 'klem'. Klein minpuntje is de elektrische stuurbekrachtiging, die ten opzichte van een hydraulisch systeem minder feedback doorgeeft en de bestuurder te sterk ondersteunt. Dat merk je vooral zodra je weer in een BMW met traditioneel systeem stapt.



Besparen op z'n Duits



BMW X3 sDrive18d High Executive

Op hoge snelheid valt de in beginsel iets te sterke bekrachtiging op zijn plek. Als ik op de A8 nabij München op hoger tempo met het verkeer meestroom en de X3 door diverse bochten dirigeer, hoef ik daarbij niet veel kracht te zetten. De tweeliter diesel kan met het snelle verkeer prima meekomen. Het mag dan wel een instapper zijn, maar met wat aanloop tikt de naald van de snelheidsmeter gewoon 200km/h aan. Pas wanneer ik me tussen de echt snelle jongens begeef, merk ik dat de X3 ondanks 380Nm soms moeite heeft met versnellen. Vooral bergop kun je beter een baan naar rechts opschuiven. Wanneer je ervoor kiest om de typeaanduiding weg te laten, zal niemand merken dat je voor de instapper hebt gekozen. Dat is nu eenmaal besparen op z'n Duits.

Het toeval wil dat wij in de parkeergarage van het hotel naast een X3 xDrive20d geparkeerd staan. Ik neem de tijd om beide auto's grondig te bekijken en kan geen opvallende verschillen vinden. Beide BMW's zijn uitgerust met het X-Line pakket (aluminium raamomlijsting en titanium sierdelen op de bumpers) en zien er even stoer uit. Beide hebben een uitlaatpijp en onderscheiden zich alleen door de aanwezige nomenclatuur op de zijschermen. Laat je dat weg, dan ga je met je 'neppe' offroader anoniem door het leven. De meer dan € 7.500 euro die je ten opzichte van een xDrive20d bespaart kun je spenderen aan leuke en noodzakelijke opties. Met een High Executive-pakket of achttraps Steptronic automaat wordt het rijden met de X3 luxer en aangenamer. Houd er wel rekening mee dat je die zeven mille er zo doorheen brast. De talloze opties zijn bij BMW niet goedkoop en zo is het niet verrassend dat onze testauto € 60.881 moet kosten. Een trots bedrag voor een 'instapper'.



Meer kan, maar hoeft niet

Een beetje paradoxaal is het wel, zo'n SUV met alleen achterwielaandrijving. Toch is de BMW X3 sDrive18d geen heel gekke keuze. Zijn tweeliter dieselmotor is sterk genoeg en de vierwielaandrijving zul je in Nederland niet missen. Het prijsverschil ten opzichte van de iets krachtigere xDrive20d is fors en dat maakt deze nieuwe instapper alleen maar aantrekkelijker. Bovendien kun je door het weglaten van de typeaanduiding anoniem door het leven gaan. Je buurman zal het verschil niet zien. En je houdt een leuk bedrag over voor broodnodige opties. Natuurlijk, meer pk's zijn altijd leuk. Maar in het geval van de X3 sDrive18d zijn alle krachtigere versies een vorm van luxe en geen noodzakelijk kwaad.

Fotografie: Kees Bunk



BMW X3 sDrive18d High Executive

Plus

- + Ruim en praktisch interieur
- + Dynamische rijeigenschappen
- + Krachtige aandrijflijn

Min

- Rauw motorgeluid
- Opgegeven verbruik onhaalbaar
- Geen hoogteverstelling gordel