

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

LEBEN, ABGEFAHREN AM START

Braver, wilder Riesenmini

ABGEFAHREN AM START IN DER SAV-KLASSE: JOSEF JOFFE, ZEIT-CHEFREDAKTEUR,**UND CHRISTINE BRINCK, ZEIT-AUTORIN, ZUSAMMEN IM BMW X3 3.0I AUTOMATIK / Ein****Auto, zwei Meinungen: Der BMW X3 will sich nicht festlegen. Umso heftiger prallen die Urteile unserer beiden Testfahrer aufeinander /*****Susanne Brinck* *Josef Joffe***

SUVs - Sports Utility Vehicles - heißen die aufgeputzten, verweichelichten Nachfahren des Jeeps, die inzwischen hauptsächlich die Boulevards und Autobahnen dieser Welt bevölkern. In Amerika, wo sie erfunden worden sind, werden sie als light trucks - »Kleinlaster« - klassifiziert. Das hat es Detroit (und dann der ausländischen Konkurrenz) erlaubt, den Benzinspar-Auflagen des Transportministeriums zu entgehen, die für die Pkw-Flotten gelten. Viele SUVs verhalten sich denn auch wie kleine Trucks: etwas behäbig, ziemlich durstig, aber sehr anheimelnd im Geradeaus-Lauf.

Okay, haben sich die BMWler gedacht, dann nehmen wir eben den 2,2-Tonner X5, machen daraus den 1,8-Tonner X3 und nennen dieses Gefährt SAV (Sports Activity Vehicle) - »aktiv« ist schon mal cooler als »nützlich«, wie in utility. Wir verkürzen es um zehn Zentimeter, schaben oben vier ab und stauchen es in der Breite um zwei. Was dabei herausgekommen ist? Vorweg ein Jeep-Erbe, der nicht ganz so überwältigend daherkommt wie der X5 und dessen Brüder von Daimler und Volvo. Trotzdem hat der Innenraum (fast) nicht gelitten, wurden doch zwischen den Radpaaren nur 2,5 Zentimeter eingespart. Verbrauch? Auch nicht schlecht. Wir haben für den 3.0i zwischen 12 und 13,5 Liter

gemessen; der X5 4.4i hat deutlich gieriger gesoffen: 15 Liter.

Und wie fährt sich der Kleine im Vergleich zum X5-Kampfwagen? Darüber gab es zwischen den beiden Testfahrern - hie Mann, da Frau - heftigen Streit, der bar jeder Wertung weitergegeben wird.

Mann: »Dieser X3 mit seinem kürzeren Radstand hüpfte ganz schön über die deutschen Autobahnrippen.«

Frau: »Mag sein, aber ich fühle mich in diesem X3 so sicher wie in meinem Volvo, wie in Abrahams Schoß. Schön flinkfüßig ist der X3 auch.«

Mann: »Merkst du nicht, wie er springt, gerade auf dieser oft geflickten Autobahn zwischen Triest und Venedig? Das hat, wie gesagt, mit dem kurzen Radstand zu tun. Oder mit dem unausgewogenen Kompromiss zwischen einem braven Touring und einem aggressiven Sportfahrzeug.«

Frau (insistierend): »Der Große schwimmt auf dieser schneenassen Autobahn; im X3 fühle ich mich sicherer.«

Mann (dozierend): »Ich bitte dich! Der X5 ist doch schwerer und länger, hat außerdem fast das gleiche Fahrwerk, mitsamt x-Drive-

Allradssystem, das die Kraft immer richtig auf die einzelnen Räder verteilt. So wird jeglicher Schlupf verhindert und beim Schleudern sofort kompensiert.«

Frau: »Wer fährt? Du oder ich?«

Nicht minder dezidiert erfolgte der Austausch in ästhetischen Fragen.

Mann: »Der X3 wirkt unauffällig, fast uninteressant, der emotionale Wert der Karosserie liegt irgendwo bei null. Außerdem: Was soll dieser lächerliche Hüftknick, den der X5 Gott sei Dank nicht hat?«

Frau: »Das Ding ist zwar kleiner, aber sexy. Es wirkt wie ein Mini auf langen Beinen.« (Was, wie Mann hinzufügt, so sein muss wegen der Gelände- und »Waffähigkeit«.)

Gewisse Slowenen, die uns zwischen Laibach und Triest kilometerweit hinterherfahren, schienen Frau Recht zu geben. Endlich überholten sie und gaben, Daumen und Zeigefinger zum Kreis gefügt, das international verständliche Zeichen für »Okay!«, »toll!«.

Wo im Kommuniké wurde Einigkeit vermerkt? Beide fanden den Kompakten etwas gelenkiger (der Wendekreis ist einen halben Meter kleiner als beim X5). Und das war auch gut so, weil die nette Dame im

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

Navigator doch recht häufig darum bat, »bei nächster Gelegenheit« zu wenden. In Slowenien schwieg sie allerdings, kannte sie weder Maribor noch Laibach (Ljubljana). Apropos Navigator: Beim X3 klappt er kurz vor der Frontscheibe auf, positioniert sich also präzise im Gegenlicht, das die Kontraste auf dem Schirm erschlägt. Beim X5 sitzt er da, wo er hingehört: tiefer, im Dunkeln und näher am Auge.

Mann und Frau waren sich auch einig angesichts der stummelartigen Fortsätze unterhalb der Tür, die wohl an die gute alte Zeit der Trittbretter erinnern sollen, aber weder diese Funktion übernehmen können, noch irgendeinen anderen Nutzen aufweisen (außer dass man an ihnen den Schnee von der Sohle kratzen kann). Ansonsten ist der Nutzwert negativ, beschmutzt man sich an der ausladenden Kante entweder Hose oder Strumpf. Appell an BMW: Nicht alles, was retro ist, ist auch 60 Jahre später cool. Frau: »Nur mit Längstbeinen wie Nadja Auermann ließe sich der Ausstieg unbehellig bewältigen.«

Einig waren sich beide Fahrer auch bei den heftigen Windgeräuschen ab Tempo 120, was Frau trotz ihrer Lobpreisungen (weiter oben) zu dem schnippischen Kommentar hinriss: »Ideal ist dieser X3 für die schicke junge Arztgattin, die ihre Kinderfracht lieber im BMW als im Kombi herumfahren will.« Mann

widersprach gemessenen Wortes.

Er pries die fantastische Automatik, die scheinbar stufenlos durch die fünf Gänge schaltet, dito die Möglichkeit, per Hand von einem Gang in den anderen zu wechseln, ohne sich mit einer Kupplung auseinandersetzen zu müssen. Er merkte weiterhin an, dass besagte Arztgattin, auch wenn sie nur im Münchner Herzogpark (was ein Hochpreis-Gelände ist) herumkurvt, es häufig mit Schnee, Matsch und Regen zu tun hätte. Und für diese Fälle, zumal im Schnee, ist der X3 doch besser als ein Benz. Er bremst schnurgerade auf glatter Bahn, er dreht auf dem Eis nicht durch, er fängt sich im Bruchteil einer Sekunde, wenn das Heck ausbrechen will. Man kann beim Fahren so manchen groben Fehler machen, ohne dafür bezahlen zu müssen. Meistens merkt man die Schnitzer sogar nicht. Wieder im Trockenen, fährt sich der Hochbeinige zwar nicht wie ein Sportwagen, zeigt aber einen sehr passablen Beschleunigungswert: in knapp neun Sekunden auf 100.

Dabei ist er im Inneren so bequem wie ein Kombi: mit großzügigen Sitzen und einem Kofferraum, der bis zu 1500 Liter fasst. Bleibt die Frage nach dem Preis. Für die Grundausstattung ohne Automatik muss man gut 40 000 Euro aufbringen. Kauft man noch all die nützlichen Dinge wie Sitzheizung,

Seiten-Airbag, Xenon, Klima-Automatik, Dachreling, Navigator etc. plus statusfördernde Lederpolster und Velourmatten, landet man (wie in unserem X3-Testwagen) bei 56 830 Euro. Für einen Kombi ist das viel Geld, aber was tut man nicht alles, um sich (wie es in der PR-Prosa heißt) »einen souveränen Auftritt in jeder Umgebung« zu leisten?

PS Nächste Woche am Start: Rainer Frenkel, ZEIT-Reporter, im Mazda RX-8

UNTER DER HAUBE
MOTORBAUART/ ZYLINDERZAHL: Reihen-Motor, 6 Zylinder, 2979 ccm
Hubraum / LEISTUNG: 170 kW (231 PS) bei 5900 U/min /
MAXIMALES DREHMOMENT: 300 Newtonmeter bei 3500 U/min /
5-GANG-AUTOMATIKGETRIEBE, ALLRADANTRIEB
BESCHLEUNIGUNG (0-100 KM/H): 8,7 Sekunden /
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 210 km/h / EU-
DURCHSCHNITTVERBRAUCH: 12,1 Liter auf 100 km (Super Plus) /
KOSTEN (PRO JAHR): Vollkaskoversicherung: 2008 Euro (150 Euro SB); Steuer 202,50 Euro (Schadstoffklasse Euro 4) /
EMPFOHLENER PREIS: 42 300 Euro (Basispreis inkl. Automatikgetriebe) /