



BMW X3 xDrive20d xLine Steptronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Fünfzehn Jahre nach dem Debüt des BMW X3 bringen die Münchner 2018 die dritte Generation des Mittelklasse-SUV auf den Markt. Technisch sind keine Quantensprünge zu vermelden, BMW hat Feinarbeit betrieben und das SUV an vielen Stellen verbessert. Zum ersten Test tritt der X3 mit dem aus zahlreichen BMW-Modellen bekannten Zweiliter-Diesel mit 190 PS an. Der Selbstzünder verhilft dem knapp 1,9 Tonnen schweren SUV zu ordentlichen Fahrleistungen bei gleichzeitig moderatem Verbrauch - 6,6 l/100 km im ADAC EcoTest gehen für ein Fahrzeug dieser Gattung durchaus in Ordnung. Dank der Kombination aus SCR- und NOx-Speicherkatalysator befinden sich die Abgasemissionen auf niedrigem Niveau. Der Innenraum ist komplett neu gestaltet und überzeugt mit sehr guter Verarbeitung und hochwertigen Materialien. Das Armaturenbrett wirkt edel und punktet mit der BMW-typisch guten Bedienbarkeit. Erstmals sind für den X3 digitale Instrumente erhältlich, einige Funktionen wie etwa die Lautstärkeregelung lassen sich mithilfe der optionalen Gestiksteuerung bedienen.

Die geräumige Karosserie bietet viel Platz für vier Insassen samt Gepäck, auch als Zugfahrzeug eignet sich der X3 mit einer maximalen Anhängelast von 2,4 Tonnen bestens. Mit einem Grundpreis von knapp 48.000 Euro ist der X3 xDrive20d alles andere als ein Sonderangebot, in der xLine-Ausstattung sind sogar über 52.000 Euro fällig.

Die Summe der Detailverbesserungen machen aus dem neuen X3 ein sehr ausgewogenes SUV ohne nennenswerte Schwächen. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q5, Jaguar F-Pace, Land Rover Discovery Sport, Mercedes GLC, Porsche Macan, Volvo XC60.

⊕ **hohe Verarbeitungs- und Materialqualität, guter Federungskomfort, harmonische Motor-Getriebe-Kombination, wirkungsvolles Abgassystem**

⊖ **bescheidene Serienausstattung, mäßiger Geradeauslauf**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,3**

Zielgruppencheck

Familie **2,4**

Stadtverkehr **4,1**

Senioren **2,2**

Langstrecke **2,2**

Transport **2,2**

Fahrspaß **2,7**

Preis/Leistung **2,8**

EcoTest ★★☆☆☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,8 Verarbeitung

⊕ Der X3 hat in puncto Verarbeitungs- und Materialqualität einen sicht- und spürbaren Schritt nach vorn gemacht. Die Karosserie ist sorgfältig verarbeitet, einzig die Türen könnten etwas satter ins Schloss fallen. Bei heruntergefahrenen Seitenscheiben scheppern diese zudem.

Auch das Interieur wirkt nun deutlich wertiger. Das Armaturenbrett ist vollständig mit weichem Kunststoff

überzogen, Chrom- und Holzeinlagen sorgen für ein edles Ambiente. Der Unterschied zu den höherklassigen BMW-Modellen wird jedoch an anderer Stelle sichtbar: Die Türen sind im unteren Bereich mit hartem Kunststoff verkleidet und die Sonnenblenden sind nicht mit Stoff überzogen. Beim Blick unter die Karosserie hinterlässt der X3 einen guten Eindruck: Der Unterboden ist großflächig verkleidet, Korrosionsschutz sorgfältig aufgetragen.

2,7 Alltagstauglichkeit

Mit dem 68 Liter großen Tank kommt der Testwagen auf Basis des EcoTest-Verbrauchs etwa 1.030 Kilometer weit. Die maximale Zuladung des Testwagens in Höhe von 540 kg dürfte in den meisten Fällen ausreichen. Davon können 100 Kilogramm auf dem Dach (Reling gegen Aufpreis) sowie 100 Kilogramm auf der optionalen Anhängerkupplung transportiert werden. Die maximale Anhängelast für gebremste Hänger beträgt sehr gute 2,4 Tonnen. Ein Reifenreparaturset oder alternativ ein Notrad sind nur gegen Aufpreis zu haben. Dann sind auch ein Wagenheber

sowie Bordwerkzeug an Bord. Ebenfalls optional erhältlich sind Reifen mit Notlaufeigenschaften, die die Weiterfahrt im Falle einer Reifenpanne bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen.

Die Abgasnachbehandlung mittels Harnstoff erfordert das regelmäßige Auffüllen des 20,5 Liter großen AdBlue-Tanks, der gut zugänglich neben dem Dieselstutzen zu finden ist. Der Wendekreis fällt mit rund zwölf Metern recht groß aus. In Kombination mit den üppigen Fahrzeugabmessungen ist der X3 damit alles andere als das ideale Stadtgefährt.

2,4 Licht und Sicht

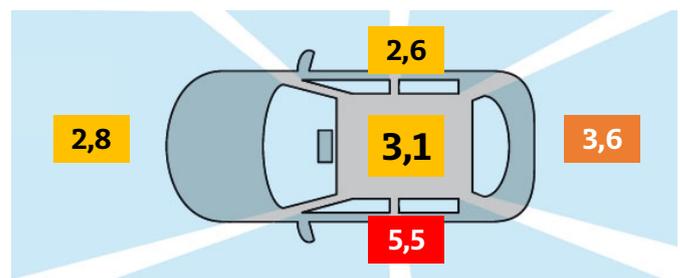
Die Rundumsicht geht dank der großen Glasflächen durchaus in Ordnung. BMW ist im Falle des X3 glücklicherweise nicht dem Trend verfallen, aus den Autos fahrende Schießscharten zu machen.

Ab Werk ist das Standard-Modell mit LED-Abblend- und Halogen-Fernlicht ausgestattet. Sämtliche Lichtfunktionen wie Abbiege- und Kurvenlicht sowie ein Fernlichtassistent kosten leider Aufpreis. Beim getesteten X3 xLine

sind Voll-LED-Scheinwerfer allerdings serienmäßig an Bord.

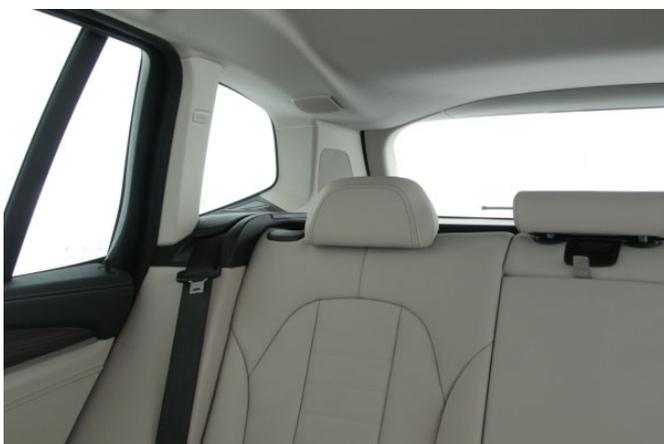
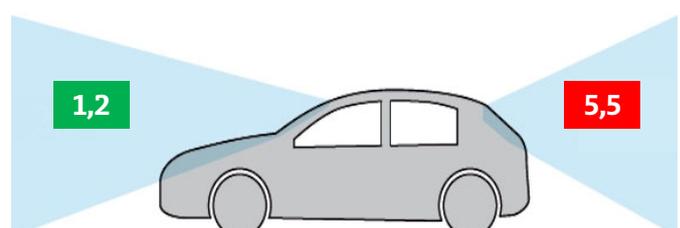
Rundumsicht

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.



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

Ähnlich sieht es bei den Einparkhilfen aus. Ab Werk gibt es Parksensoren vorn und hinten, für eine Rückfahrkamera, eine 360-Grad-Kamera oder einen Parkassistenten sind jedoch satte Aufpreise fällig.

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch recht hohen Sitzposition (58 Zentimeter

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Die gute Sitzhöhe ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das lediglich durch den sehr 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 Türrastungen sind nicht sonderlich kräftig ausgeführt. Die Folge: Die Türen fallen nach dem Öffnen oftmals wieder zu.

Der Testwagen war mit dem aufpreispflichtigen Display

über der Fahrbahn) gut. Ein echtes Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind die optionalen adaptiven LED-Scheinwerfer samt variabler Lichtverteilung sowie Kurven- und Abbiegelicht. Ein blendfreier Fernlichtassistent gehört ebenfalls zum Funktionsumfang. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist allerdings nicht einmal gegen Aufpreis zu haben.

Key ausgestattet, der über ein LCD-Farbdisplay und Touchbedienfeld verfügt. Damit lassen sich diverse Fahrzeuginformationen (z.B. Reichweite oder Fahrzeugverriegelung) anzeigen, allerdings ist der Schlüssel groß, schwer und unhandlich.

Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. BMW bietet inzwischen die Möglichkeit an, das System dauerhaft zu deaktivieren. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des X3 gefällt, es stellt das Gepäckabteil des 3er Tourings locker in den Schatten. Mit aufgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 405 Liter. Entfernt man die Gepäckabdeckung und belädt den BMW dachhoch, sind es 620 Liter. Dann passen neun Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante auf 785 Liter, bei Beladung bis unter das Dach auf 1.450 Liter.



Immerhin 405 l Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.

eine ebene Ladefläche. Die Laderaumabdeckung lässt sich unter dem Ladeboden verstauen, letzterer wird beim Hockklappen von einer Gasdruckfeder offen gehalten. Auch die Beleuchtung des Kofferraums fällt mit drei LED-Leuchten sehr opulent aus. Man sieht: BMW hat sich beim X3 generell und beim Kofferraum im Speziellen große Mühe gegeben.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Bereits das Basismodell des X3 ist mit einer elektrischen Heckklappenbetätigung ausgestattet. Gegen Aufpreis öffnet und schließt diese auch per Fußkick unter die Heckschürze. Der Kofferraum besitzt dank der glattflächigen Seitenwände ein praktisches Format und ist dadurch sehr gut nutzbar. Der Gepäckraumboden geht nahtlos in die Ladekante über. Diese liegt allerdings - wie bei SUV üblich - mit 70 Zentimetern recht hoch über der Fahrbahn. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig dreigeteilt klappbar. Sie lassen sich entweder an der Lehne oder aber vom Kofferraum aus entriegeln und fallen federvorgespannt automatisch um. Taschenhaken, ein Ablagefach,

ein Schienensystem mit zwei verstellbaren Verzurrösen sowie ein Halteband sorgen im xLine für Ordnung im Gepäckabteil. Selbst ein Kofferraumtrennetz gehört zum Serienumfang.

2,0 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ BMW versteht es, die mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten eines modernen Autos nutzerfreundlich zu strukturieren. Das iDrive-Bedienkonzept bündelt alle Optionen in logisch gegliederten und benannten Menüs, durch die mit dem Dreh-Drück-Steller auf dem Mitteltunnel oder via Touchfunktion navigiert wird. Dennoch erfordert der immense Umfang Eingewöhnung. Spiegel, Sitz und Lenkrad lassen sich einfach einstellen. Ansonsten gibt es kaum Kritikpunkte, alles funktioniert sinnfällig, auch die Beleuchtung der Tasten ist vorbildlich. Selbst die Drehregler der Lüftungsdüsen sind beleuchtet. Die vom optional volldigitalen Kombiinstrument dargestellten Zeigerinstrumente sind klar ablesbar und verändern auf Wunsch sowie abhängig vom Fahrmodus (Sport, Comfort, EcoPro) die Darstellung. Der Mehrwert für den Fahrer ist jedoch überschaubar. Gleiches gilt für die optionale Gestiksteuerung. Mithilfe von Handgesten

lassen sich beispielsweise die Lautstärke ändern und Telefonanrufe annehmen bzw. ablehnen. Beheizte Waschdüsen sind serienmäßig verbaut.



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

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im X3 kann man Musik serienmäßig per FM/AM-Radio empfangen, gegen Aufpreis aber auch digitale Radiosender genießen. Auch per Bluetooth oder USB kann man serienmäßig Musik ins Auto bringen, einen CD-Player gibt es aber nur gegen Mehrpreis. Genauso kostet eine Festplatte, auf der man seine Musik speichern kann, weiteren Aufpreis. Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: Einerseits eine BMW-eigene Musikanlage und als Top-System eines von Harman/Kardon mit 16 Lautsprechern und 600 W Verstärkerleistung. Ein Festplattennavigationssystem kostete ebenso Aufpreis wie der integrierte Garagentoröffner und die induktive Lademöglichkeit fürs Smartphone.

Der X3 ist serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der

online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken.

Android Auto ist nicht erhältlich, aber Apple CarPlay. Interessant: Diese Funktion kostet 300 Euro und gilt für drei Jahre ab Fahrzeugzulassung. Danach muss es für 110 Euro pro Jahr verlängert werden. Kein Hersteller hat derzeit ein derart teures Carplay-Modell im Angebot. Serienmäßig dagegen ist die Funktion BMW Apps. Hier kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen iPhones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot fällt in der ersten Reihe großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis zu 1,90 Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Die

Innenbreite ist ebenso zufriedenstellend wie das Raumgefühl, das lediglich durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole etwas geschmälert wird.

2,1 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe bietet der BMW X3 den Insassen gute Platzverhältnisse. Selbst knapp zwei Meter große Personen finden ausreichend Bewegungsfreiheit vor. Das gute Raumgefühl wird allenfalls durch den

wichtigen Mitteltunnel und den Umstand, dass sich der Kopf direkt neben der C-Säule befindet, etwas beeinträchtigt.

2,8 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Innenraums hat der X3 nicht allzu viel aufzuweisen. Im Gegensatz zum kleineren X1 lassen sich die Fondsitze nicht in Längsrichtung verschieben. Gegen Aufpreis ist immerhin die Neigung der Rücksitzlehnen verstellbar.

Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becher-

halter, große Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole. 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.

2,1 KOMFORT

2,0 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für den X3 auch ein Sportfahrwerk mit strafferer Abstimmung sowie das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk erhältlich. Zu dessen Umfang zählt die per Bremsengriff realisierte bedarfsgerechte Drehmomentverteilung an der Hinterachse (Performance Control), die die Agilität des Fahrzeugs erhöhen soll.

⊕ Das Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung sorgt für einen ausgewogenen Federungskomfort. Der Fahrer hat dabei die Wahl zwischen den Modi Comfort, Comfort+,

Sport und Adaptive.

Im standardmäßigen Comfort-Modus findet das Fahrwerk einen gelungenen Kompromiss aus Komfort und Agilität. Im Stadtverkehr führen die optionalen 20-Zoll-Räder des Testwagens dazu, dass grobe Verwerfungen wie versenkte Kanaldeckel oder Asphaltflicken für Insassen deutlich spürbar sind. Hier lässt das Ansprechverhalten etwas zu wünschen übrig. Dies bessert sich mit zunehmendem Tempo. Auf der Landstraße und Autobahn werden Unebenheiten gut gefiltert, der Aufbau bleibt angenehm ruhig.

2,2 Sitze

Mit dem Sitzkomfort in der ersten Reihe kann die Rückbank natürlich nicht mithalten. Die Bank ist nur mäßig konturiert und die tiefe Position führt dazu, dass großgewachsene Personen die Beine stark anwinkeln.

⊕ In der Ausstattung xLine hat der X3 Sportsitze serienmäßig an Bord. Diese bieten nicht nur guten Seitenhalt sowie eine angenehme Polsterung, sondern

lassen sich auch vielfältig den Wünschen der Insassen anpassen. So verfügen die Sitze über eine Lehnen-Breitenverstellung, eine ausziehbare Oberschenkelauflage, eine verstellbare Sitzneigung sowie auch in Längsrichtung einstellbare Kopfstützen. Vermisst wird neben höhenverstellbaren Gurten auch die Möglichkeit, die breite und bequeme Mittelarmlehne in der Höhe anzupassen.

2,3 Innengeräusch

Der Testwagen war mit der optionalen Akustikverglasung ausgestattet. Eine Folie zwischen den doppelt verglasten Seitenscheiben soll das Geräuschniveau im Innenraum senken.

⊕ Im Interieur des X3 geht es angenehm ruhig zu. Der Schalldruckpegel bei 130 km/h beträgt gute 66,2 dB(A). Der Motor ist gut gedämmt, auch die Windgeräusche steigen bei höheren Geschwindigkeiten nicht über Gebühr an. Bei letzterem Punkt sieht man, dass sich BMW die Kritik am Vorgängermodell zu Herzen genommen hat

1,9 Klimatisierung

Ab Werk sorgt eine Einzonen-Klimaautomatik für angenehme Temperaturen im Innenraum.

⊕ Der Testwagen war mit der optionalen Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet, die den Fondgästen eine separate Einstellung der Klimatisierung ermöglicht.

Auch bei niedrigen Temperaturen sorgt sich der X3 um das Wohlbefinden der Insassen, allerdings nur gegen Aufpreis. Lenkrad- sowie Sitzheizung vorn und hinten sowie Standheizung kosten Aufpreis. Auch eine Beduftungs- und

Ionisierungsfunktion kann bestellt werden. Gleiches gilt für getönte Scheiben im Fond sowie Rollos für die hinteren Seitenscheiben.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Trotz des hohen Fahrzeuggewichts von knapp 1,9 Tonnen sorgt der 190 PS starke Einstiegsdiesel für gute Fahrleistungen. Den simulierten Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Münchner in flotten 5,4 Sekunden. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15

auf 30 km/h - ist mit 1,2 s tadellos. Hier profitiert der Münchner von der reaktionsschnellen Automatik. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt BMW glatte acht Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 213 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auch wenn der Dieselmotor ein kultivierter Vertreter seiner Art ist, sind leichte Vibrationen vor allem am Lenkrad zu spüren.

Die Leistungsentfaltung ist gut, der Motor ist für einen Diesel recht drehfreudig und schiebt auch aus dem Drehzahlkeller heraus nachdrücklich und harmonisch an.

1,1 Schaltung/Getriebe

Der X3 xDrive20d ist ausschließlich mit Automatikgetriebe zu haben.

⊕ Dass die von ZF zugelieferte Achtgang-Automatik in den BMW-Modellen der letzten Jahre den Stand der Technik definiert, ist keine Neuigkeit. Auch im neuen X3 gefallen die schnellen und kaum merklichen Gangwechsel, außerdem passt der gewählte Gang fast immer zur Fahrsituation. Feinjustieren lässt sich die Getriebesteuerung per Fahrerlebnisschalter, denn im

EcoPro-Modus vertraut der BMW noch mehr auf die Durchzugskraft des Diesels und fährt bei niedrigeren Drehzahlen. Möchte man dennoch lieber selbst die Gänge wählen, kann man dies mittels der manuellen Gasse des Wählhebels oder gegen Aufpreis auch per Schaltpaddles am Lenkrad erledigen.

Das Getriebe ist dank der acht Fahrstufen weit gespreizt und dabei eng gestuft. Der höchste Gang ist recht lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit entspannten 2.000 Touren.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Im Ausweichtest kann der X3 dem dynamischen Anspruch der Marke nicht ganz gerecht werden. Verantwortlich hierfür sind die ESP-Regeleingriffe, die kurzzeitig die Lenkbarkeit beeinträchtigen und damit verhindern, dass sich das SUV präzise durch den Pylonenparcours dirigieren lässt. Lenkt man sanfter und versucht, den Ausweichtest möglichst flott zu durchfahren, halten sich die Eingriffe in Grenzen und der X3 absolviert das Fahrmanöver sicher, allerdings weder besonders schnell noch agil. Auch der Geradeauslauf ist verbesserungswürdig. Bei Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnoberflächen

hält der X3 nicht den vorgegebenen Kurs, was Lenkeingriffe des Fahrers erforderlich macht. Dies ist im Alltag störend und passt nicht recht zum komfortorientierten Charakter des X3, der den Fahrer entspannt von A nach B bringen und nicht stressen soll.

⊕ Die Traktion ist dank des serienmäßigen Allradantriebs xDrive sehr gut. Das System verteilt die Antriebskraft extrem schnell und bedarfsgerecht auf die Räder, Schlupf tritt daher kaum auf.

2,0 Lenkung

Der Testwagen war mit der optionalen variablen Sportlenkung ausgestattet. Diese ist im Gegensatz zur Standardlenkung variabel übersetzt, d.h. die Übersetzung wird bei größer werdendem Lenkwinkel direkter. Dennoch ist die Lenkung mit 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag nicht zu direkt übersetzt, was für ein SUV auch nicht passend wäre.

Die Lenkpräzision ist gut und wird allenfalls durch die spürbare Wankneigung geschmälert. Das Lenkgefühl überzeugt ebenso wie die gut ausgeprägte Zentrierung. Die Lenkung ist nicht sonderlich leichtgängig und wird im Fahrmodus Sport noch etwas strammer.

2,2 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der BMW X3 xDrive20d mit der optionalen 20-Zoll-Bereifung (Yokohama Advan Sport V105) nach durchschnittlich 34,2 m. Das Pedalgefühl ist tadellos, die Bremse lässt sich feinfühlig dosieren und spricht gut an.

1,8 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit dem Modellwechsel ist der BMW X3 auch in puncto Fahrerassistenz wieder auf der Höhe der Zeit. Bis 80 km/h bremst er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit, das dann für den Tempomat übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Bei der Spurhaltung kann man sich ebenfalls unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es ebenfalls entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken.

Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Querverkehr wird auch vor dem Auto erkannt, genauso wie auf Vorfahrtssituationen hingewiesen werden kann. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der X3 optional beim Lenkmanöver.

Opulent wirkt das optionale und vollfarbige 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 X3 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv anzeigen kann.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest vom November 2017 bescheinigt dem X3 einen sehr guten Insassenschutz, der mit 93 Prozent der Punkte bewertet wird. 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 man bis 1,80 m Körpergröße geschützt.

Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig

schnellstmöglich bis zum Stillstand ab (Option) und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

2,5 Kindersicherheit

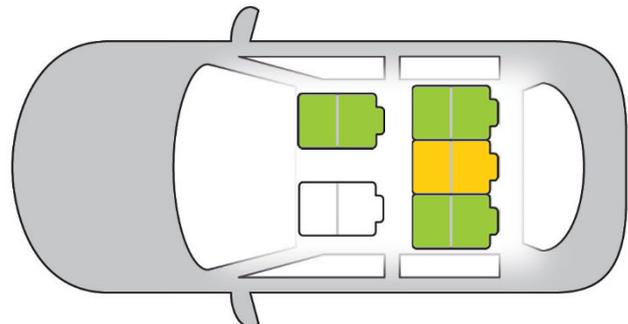
Der Mittelsitz in der zweiten Reihe ist für die Fixierung per Gurt nicht sonderlich gut geeignet, da der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu gering ist.

⊕ Im ADAC Crashtest bekommt der BMW gute 84 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen gut zu befestigen, dort auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren.

⊖ Die Kindersicherungen der hinteren Türen sind im wahrsten Sinne des Wortes kinderleicht zu bedienen - eine unsinnige Einrichtung.

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)

3,0 Fußgängerschutz

Die X3 bekommt im ADAC 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 Gefahrenpotentials noch nachgiebiger gestaltet werden.

Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO₂

⊖ Der BMW X3 xDrive20d Steptronic kommt im ADAC EcoTest auf eine CO₂-Bilanz von 209 g/km. Der Testverbrauch beträgt 6,6 l/100 km und gliedert sich in 6,8 l innerorts, 5,8 l außerorts und 7,8 l/100 km auf der Autobahn. Dafür gibt es lediglich 14 von 60 möglichen Punkten.

1,4 Schadstoffe

⊕ Das kombinierte Abgasreinigungssystem aus SCR- und NO_x-Speicherkatalysator sorgt für niedrige Stickoxidemissionen. Nur im wegen der hohen Lasten anspruchsvollen Autobahnanteil des ADAC EcoTest ist der NO_x-Ausstoß noch etwas erhöht. Da der BMW ansonsten keine Auffälligkeiten hat, erzielt er in diesem Kapitel 46

3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

BMW ruft für den X3 selbstbewusste Preise auf. Mit dem 190 PS starken Zweiliter-Dieselmotor kostet der Münchner happige 52.200 Euro. Zwar sind Allradantrieb und Automatikgetriebe stets dabei, die Komfortausstattung erfüllt allerdings nur die Grundbedürfnisse. Wer den X3 standesgemäß ausstatten möchte, muss noch einige Kreuzchen in der Ausstattungsliste setzen. Für den sehr gut ausgestatteten Testwagen sind immerhin mehr als 70.000 Euro fällig. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt happige 276 Euro, die Versicherungseinstufungen für Voll- und Teilkasko fallen sehr ungünstig aus.

In die Werkstatt muss der BMW entsprechend der fahrerabhängigen Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner – gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Eine wartungsarme Steuerkette macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig.

⊖ Eine Fahrzeuggarantie gibt BMW nicht auf den X3, die Münchner belassen es bei einer dreijährigen Gewährleistung. Auf den Lack gibt es eine dreijährige, gegen Durchrostung eine zwölfjährige Garantie.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

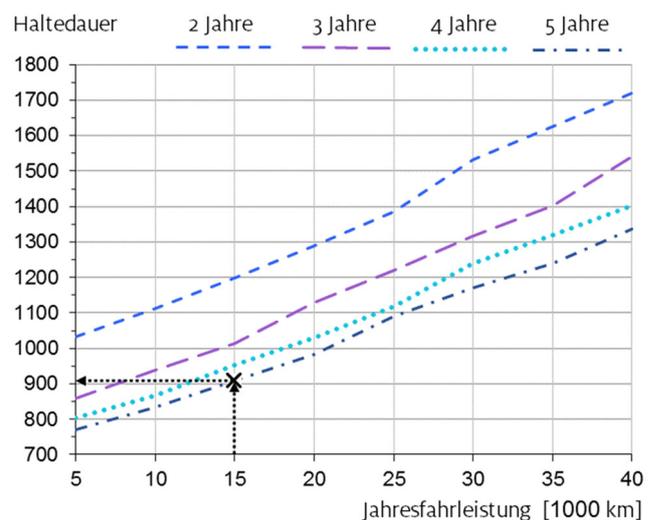
Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

von 50 Punkten. Die insgesamt erreichten 60 Punkte reichen für drei Sterne im EcoTest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 907 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	xDrive20i Steptronic	xDrive30i Advantage Steptronic	M40i Steptronic	xDrive20d Steptronic	xDrive25d Advantage Steptronic	xDrive30d Advantage Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	185 (252)	265 (360)	140 (190)	155 (211)	195 (265)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	290/1350	350/1450	500/1520	400/1750	n.b./n.b.	620/2000
0-100 km/h [s]	8,3	6,3	4,8	8,0	n.b.	5,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	240	250	213	n.b.	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,1 SP	7,2 SP	8,2 SP	5,3 D	5,5 D	5,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	163	164	188	140	145	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/23	19/26/23	21/27/28	19/26/25	19/26/25	20/27/27
Steuer pro Jahr [Euro]	176	178	246	280	290	403
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	868	980	1171	865	916	998
Preis [Euro]	44.600	52.600	68.700	47.600	52.500	56.400

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

4-Zylinder-Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6c (NEFZ), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	213 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	138 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,65 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R19Y
Länge/Breite/Höhe	4.708/1.891/1.676 mm
Leergewicht/Zuladung	1.825/655 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550/1.600 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	68 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	USA, Spartanburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R20 103Y
Reifenmarke Testwagen	Yokohama Advan Sport V105
Wendekreis links/rechts	12,1/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,8/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	175 g/km (WTW* 209 g/km)
Reichweite	1.030 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.880/540 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/785/1.450 l

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

Betriebskosten	100 Euro	Werkstattkosten	89 Euro
Fixkosten	157 Euro	Wertverlust	561 Euro
Monatliche Gesamtkosten	907 Euro		
Steuer pro Jahr	276 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/25		
Basispreis X3 xDrive20d xLine Steptronic	52.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.10.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	70.690 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.049 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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	990 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	340 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	600 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	600 Euro°/1.050 Euro°
Head-Up-Display	980 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	890 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	590 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.200 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	890 Euro°
Spurwechselassistent	890 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/100 Euro/Serie/320 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.490 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (für Fahrer)	Serie/490 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	370 Euro°/740 Euro°
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (elektrisch)	1.100 Euro
Metalliclackierung	900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	1,8	Bremse	2,2
Innenraum	2,0	Sicherheit	1,8
Bedienung	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,1	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	2,1	Verbrauch/CO ₂	4,6
Federung	2,0	Schadstoffe	1,4
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	1,9		

Stand: Mai 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl