



BMW X3 xDrive20i Advantage Steptronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Während bei den M Modellen und dem X3 30 d Sechszylindermotoren für den Vortrieb sorgen, sind in allen anderen Modellen Vierzylinder verbaut. Die Basismotorisierung stellt hierbei der getestete 20i dar – Allradantrieb besitzen alle Varianten. Das Zweiliter-Aggregat überzeugt mit angenehmer Laufruhe, für einen Vierzylinder arbeitet der Motor äußerst vibrations- und geräuscharm. Außerdem erweist er sich mit seinen 184 PS und einem Drehmoment von 290 Nm (von 1.350 bis 4.250 1/min) als absolut ausreichende Motorisierung für das rund 1,8 t schwere SUV. Nur auf der Autobahn wünscht man sich bei höherer Geschwindigkeit etwas mehr Druck, wenn man schnell Tempo aufnehmen möchte – dort wirken die Dieselmotoren mit deutlich mehr Drehmoment souveräner, denn die serienmäßige Achtgang-Automatik sorgt im Testfahrzeug in solchen Fällen für hohe Drehzahlen, wodurch der X3 20i unruhiger als beispielsweise der 20d wirkt und sich nicht ganz so entspannt fahren lässt.

Dazu tragen auch die Fahreigenschaften des SUV bei. Der mit Standardlenkung, Performance Control (variable Drehmomentenverteilung an der Hinterachse) und adaptiven Dämpfern ausgestattete Testwagen federt zwar komfortabel, lässt aber deutliche Karosserieneigungen zu – selbst kleine Lenkradbewegungen sorgen für verhältnismäßig starke Seitenneigung. Dies führt dazu, dass sich Kurvenverläufe nicht gut abschätzen lassen und dadurch häufige Lenkkorrekturen im Kurvenverlauf nötig werden. Zudem wird die Richtungsstabilität beispielsweise von Spurrinnen beeinflusst. In der Summe aller Eigenschaften fühlt sich der Testwagen nicht sehr verbindlich an und es fällt schwer, eine exakte Linie zu fahren.

Punkten kann der BMW bei der Sicherheitsausstattung. Nahezu alle Sicherheitssysteme, die derzeit auf dem Markt sind, gibt es für den X3. Allerdings kosten die meisten Systeme Aufpreis. Dies ist allgemeingültig: Auch für viele Komfortausstattungen muss extra bezahlt werden. So lässt sich der Basispreis von 45.800 Euro rasch um über 20.000 Euro (wie beim Testwagen) erhöhen. Insgesamt wird der X3 somit schnell zu einem teuren Vergnügen. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo Stelvio, Honda CR-V, KIA Sorento, Skoda Kodiaq.

- + viele Assistenzsysteme erhältlich, hohe Verarbeitungs- und Materialqualität, guter Federungskomfort
- hoher Kraftstoffverbrauch, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,2

Zielgruppencheck

 Familie 2,4

 Stadtverkehr 4,1

 Senioren 2,2

 Langstrecke 2,2

 Transport 2,2

 Fahrspaß 2,8

 Preis/Leistung 2,8

EcoTest ★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Der X3 kann in puncto Verarbeitungs- und Materialqualität weitgehend überzeugen. Die Karosserie ist grundsätzlich sorgfältig verarbeitet, einzig das BMW-typisch breite Spaltmaß sowie das Scheppern der Türen, wenn sie mit heruntergefahrenen Seitenscheiben ins Schloss fallen, gefallen nicht. Auch die Blechübergänge, die man bei geöffneten Türen erblickt, gefallen nicht und entsprechen nicht dem Verarbeitungsanspruch, den man an BMW stellt.

Das Interieur punktet sowohl mit der sorgfältigen Verarbeitung als auch mit angemessenen Materialien. 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. Der leicht scharfkantige sowie nicht perfekt eingepasste Türgriff vorn gefällt zudem nicht.

Beim Blick unter die Karosserie hinterlässt der X3 einen guten Eindruck: Der Unterboden ist großflächig verkleidet, Korrosionsschutz wurde sorgfältig aufgetragen.

2,8 Alltagstauglichkeit

Mit dem bei Benzinmodellen 65 Liter großen Tank kommt der Testwagen auf Basis des EcoTest-Verbrauchs etwa 730 Kilometer weit. Die maximale Zuladung des Testwagens in Höhe von 555 kg dürfte in den meisten Fällen für vier Erwachsene samt Gepäck 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 Anhänger 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.

Der Wendekreis fällt mit rund zwölf Metern recht groß aus. In Kombination mit den üppigen Fahrzeugabmessungen (2,15 m Breite von Spiegel zu Spiegel) ist der X3 damit alles andere als das ideale Stadtfährt.

2,4 Licht und Sicht

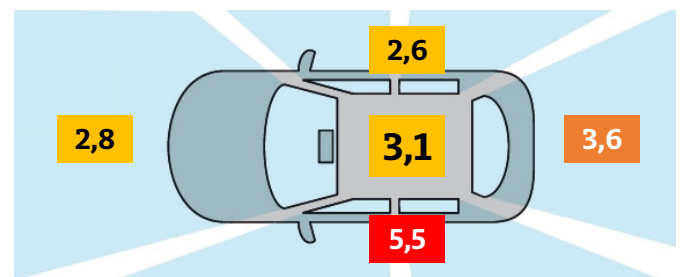
Die Rundumsicht ist dank der großen Glasflächen zufriedenstellend. BMW ist im Falle des X3 glücklicherweise nicht dem Trend verfallen, aus den Autos fahrende Schießscharten zu machen. Dennoch schränken die breiten C-Säulen in Verbindung mit den nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen hinten den Blick schräg nach hinten stark ein.



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

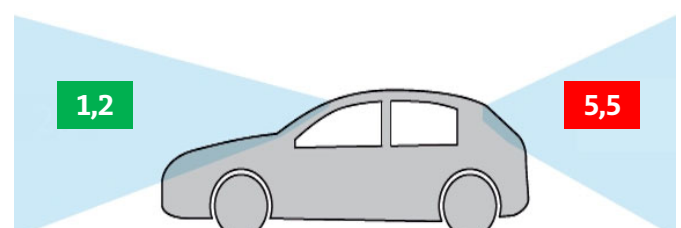
Rundumsicht

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.



Während der Fahrer das Heck des SUV noch ordentlich abschätzen kann, entzieht sich die Vorderkante seinem Blick völlig. Immerhin helfen beim Rangieren ab Werk Parksensoren vorn wie hinten. Für eine Rückfahrkamera, ein 360-Grad-Kamerasystem oder einen Parkassistenten verlangt BMW satten Aufpreis.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, bei den Außenspiegeln ist diese Funktion aufpreispflichtig und beschränkt sich auf die Fahrerseite. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzen wiederum beide Außenspiegel. Serienmäßig gibt es LED-Abblend- und Halogen-Fernlicht - das Serienlicht kommt somit nicht an die hervorragende Ausleuchtung der optionalen Voll-LED-Scheinwerfer heran.

⊕ Wer viel nachts unterwegs ist, sollte zu den adaptiven LED-Scheinwerfern samt blendfreiem Fernlicht-

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Die gute Sitzhöhe (58 cm über der Fahrbahn) 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.

Ordert man das "Ambiente Licht", beleuchtet ein Lichtteppich den Bereich neben den Türen im Dunkeln beim Aufsperrn bzw. Aussteigen.

⊖ 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

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des X3 gefällt, er 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 zehn Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert) auf 785 Liter, bei Beladung bis unter das Dach auf 1.450 Liter.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Bereits das Basismodell des X3 ist mit einer elektrischen Heckklappenbetätigung ausgestattet. Gegen Aufpreis öffnet und schließt diese auch per Fußkick unter

assistenten des Testwagens greifen. Sie überzeugen mit einer homogenen Lichtverteilung und einer guten Reichweite. Sie beinhalten zudem ein separates Abbiegelicht und eine Kurvenlichtfunktion über schwenkende Scheinwerferlinsen - diese Funktion ist vor allem für kurvige Landstraßen sehr hilfreich. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist allerdings nicht einmal gegen Aufpreis zu haben.

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch recht hohen Sitzposition (58 Zentimeter über der Fahrbahn) gut.

⊖ Beispielsweise spielende Kinder lassen sich aufgrund des hohen Hecks beim Rückwärtsfahren sehr schlecht wahrnehmen, daher ist die Rückfahrkamera ein sinnvolles Extra.

Key ausgestattet, der über ein LCD-Farbdisplay und Touchbedienfeld verfügt. Damit lassen sich diverse Fahrzeuginformationen (z.B. Reichweite oder Fahrzeugeverriegelung) anzeigen, allerdings ist der Schlüssel groß, schwer und unhandlich. Der optionale Komfortzugang (im Testfahrzeug) besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Wird der Fahrzeugschlüssel mehr als zwei Minuten nicht bewegt, schaltet die Funkübertragung ab - das kann aber nur ein Kompromiss sein, besser wäre die Lösung über eine Kontrolle der Entfernung des Fahrzeugschlüssels vom Auto. Weitere Informationen unter adac.de/keyless.



Immerhin 405 l Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.

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 gut 70 Zentimetern recht hoch über der Fahrbahn. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine ebene Ladefläche. Die Laderaumabdeckung lässt sich mittels eines unscheinbaren Hebels in der rechten Kofferraumverkleidung entriegeln und nach dem Ausbau unter dem Ladeboden verstauen. Letzterer wird beim

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

Hochklappen von einer Gasdruckfeder offen gehalten. Auch die Beleuchtung des Kofferraums fällt mit drei LED-Leuchten sehr opulent aus.

⊖ Der Haken für das Heckklappenschloss an der Kofferraumklappe steht deutlich ab, großgewachsene Personen müssen beim Be- und Entladen Acht geben.

Verzurrösen sowie ein Halteband sorgen im Advantage für Ordnung im Gepäckabteil (Ablagenpaket). Selbst ein Kofferraumtrennnetz gehört bei der getesteten Ausstattungsvariante zum Serienumfang.

2,0 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Man braucht eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das iDrive-Bedienkonzept, dann aber kann man die meisten BMW-Modelle erstaunlich intuitiv steuern, weil BMW sein Konzept über alle Baureihen einsetzt. Die neueste Ausbaustufe lässt sich nicht nur über den iDrive-Controller bedienen, sondern auch über den Bildschirm direkt - er hat nun eine berührungssensitive Oberfläche. Das Hauptmenü kann man überdies nach den eigenen Vorlieben zusammenstellen.

Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads, der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Positionierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (inkl. Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Mit Ausnahme des recht tief positionierten Klimabedienteils sind alle weiteren Schalter recht hoch und griffgünstig verbaut. Die klassischen analogen Instrumente werden optional durch das im Testwagen verbaute "Multifunktionale Instrumentendisplay" ersetzt. Die vom optional volldigitalen Kombiinstrument dargestellten Zeiger-

instrumente 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.



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

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im X3 kann man Radiosender serienmäßig per FM oder AM empfangen, gegen Aufpreis auch über DAB+. Die Bluetooth-Schnittstelle und ein USB-Anschluss sind serienmäßig. 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: eine BMW-eigene Musik-

anlage und als Top-System eines von Harman/Kardon mit 16 Lautsprechern und 600 W Verstärkerleistung. Die Navigationssysteme kosten ebenso Aufpreis wie der integrierte Garagentoröffner und die induktive Lademöglichkeit fürs Smartphone.

Das serienmäßige Infotainmentsystem im X3 umfasst eine integrierte SIM-Karte und ist 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. Die Remote und ConnectedDrive Services sind die ersten drei Jahre inklusive, danach kostenpflichtig. 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 rund 1,95 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 wuchtigen Mitteltunnel und den Umstand, dass sich der Kopf direkt neben der C-Säule befindet, etwas beeinträchtigt.



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

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 elektrisch verstellbar.

Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter, 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

2,1 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für den X3 auch ein Sportfahrwerk mit strafferer Abstimmung sowie das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk erhältlich.

⊕ 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 federt der X3 samt den optionalen 19-Zoll-Rädern zwar in allen

Geschwindigkeitsbereichen recht komfortabel, zeigt aber auch stets recht kräftige Aufbaubewegungen. Im Stadtverkehr sind zwar grobe Verwerfungen wie versenkte Kanaldeckel oder Asphaltflicken für die Insassen recht deutlich aber nicht unangenehm spürbar. Auch bei Überlandgeschwindigkeiten spricht die Federung bei feinen Anregungen etwas trocken an, bietet aber dennoch einen guten Federungskomfort. Dies bessert sich mit zunehmendem Tempo. Auf der Landstraße und Autobahn werden Unebenheiten gut gefiltert.

2,3 Sitze

Der Testwagen ist mit optionalen Sportsitzen und elektrischer Einstellung inklusive Memory-Funktion für die Fahrerseite (Aufpreis) sowie mit vierfach einstellbaren Lordosenstützen (gegen weiteren Aufpreis) ausgestattet. Ein Polsterbezug mit Stoff ist Serie, ein Stoff-/Leder-Bezug (im Testwagen) sowie Vollleder kosten extra. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung und elektrisch verstellbare Seitenwan-gen.

⊕ Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt - nur im Schulterbereich könnte die Unterstützung etwas ausgeprägter sein. Die Sitzflächen sind ebenfalls

körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht wie bei manchen anderen Modellen des Münchner Autobauers in Länge oder Höhe einstellen.

Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorne zu; die äußeren Sitze sind aber recht bequem, weil sie ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert sind und die Neigung der Lehne eingestellt werden kann.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

2,1 Innengeräusch

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

⊕ Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 64,9 dB(A) - das ist ein gutes Ergebnis. Der Benzinmotor bleibt dabei dezent im Hintergrund, unter

Last und beim Ausdrehen ist er zwar zu vernehmen, wird jedoch nie störend laut. Die bei Landstraßentempo leisen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei. Bei schlechten Fahrbahnoberflächen oder auf Kopfsteinpflaster beispielsweise neigt die Karosserie zu leichtem Wummern.

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- und 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.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Trotz des hohen Fahrzeuggewichts von gut 1,8 Tonnen sorgt der aufgeladene Zweiliter-Ottomotor mit 184 PS für gute Fahrleistungen, wenn ihm auch bei höheren Geschwindigkeiten etwas die Luft ausgeht. Unten raus drückt der X3 ordentlich nach vorn, den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Münchner in flotten 5,6

Sekunden. Sehr gut schneidet das SUV beim Anfahrverhalten ab - fürs Beschleunigen von 15 auf 30 km/h vergehen lediglich 1,3 s.

BMW gibt für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h flotte 8,3 s sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h an.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft ausgesprochen ruhig, es dringen kaum Vibrationen bis in den Fahrgastraum. Die wenigen, die in den Innenraum dringen, sind vor allem an

den Pedalen spürbar. Störendes Brummen verkneift sich der Motor, nur wenn man ihn ausdreht neigt er etwas zum Dröhnen.

An der Leistungsentfaltung des aufgeladenen Ottomotors gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Bereits knapp über der Leerlaufdrehzahl entwickelt der mit einem TwinScroll-Lader ausgestattete Turbomotor sein maximales

Drehmoment, das über einen weiten Drehzahlbereich verfügbar ist (1.350 - 4.250 Umdrehungen pro Minute). Der Drehmomentaufbau erfolgt rasch und harmonisch.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Der X3 xDrive20i ist ausschließlich mit Automatikgetriebe zu haben.

Die Achtgang-Automatik von ZF hat BMW sehr gut abgestimmt, die Elektronik trifft fast immer den richtigen Gang und macht manuelle Eingriffe im Alltag fast unnötig. Sie schaltet schnell und geschmeidig, nur selten ergibt sich ein kleines Rucken - vor allem nach einem Kaltstart. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrtrichtungen einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Beim Abstellen des Motors legt das Getriebe automatisch die Stufe P ein. Einer der acht Gänge passt praktisch immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert. Nur bei höheren Geschwindigkeiten und Leistungsforderung schaltet das Getriebe recht häufig runter und lässt den Motor dann

auch etwas länger mit höherer Drehzahl arbeiten. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur rund 2.100 1/min. Diese sehr lange Gesamtübersetzung hilft zwar beim Spritsparen, lässt den X3 aber auch eher träge wirken, wenn man nicht gerade im Sportmodus unterwegs ist, der gezielt höhere Drehzahlen anwählt. Entscheidet man sich für die Sportautomatik, befinden sich zusätzlich Schaltpaddel am Lenkrad. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit der Automatik problemlos.

Die Autohold-Funktion ist Serie, ist sie aktiviert, muss man beispielsweise beim Warten an der Ampel nicht mit dem Fuß auf dem Bremspedal bleiben, weil der Bremsdruck bis zum Betätigen des Gaspedals automatisch gehalten wird.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 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 - daran ändert auch die optionale "Performance Control" nichts, die zugunsten eines sportlicheren Fahrverhaltens das Drehmoment variabel an die Hinterräder verteilt.

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.

2,9 Lenkung

Der Testwagen war mit der serienmäßigen Standardlenkung ausgestattet. Insgesamt kann der X3 aber weder beim Lenkgefühl noch bei der Lenkpräzision überzeugen. Die Vorderräder sprechen zwar spontan auf Lenkbefehle an, der Aufbau tut sich damit aber schwer. Die Karosserie neigt insgesamt recht ausgeprägt zum Wanken, bereits auch bei kleinen Lenkradbewegungen. Das wiederum beeinflusst

die Zielgenauigkeit: Man tut sich schwer, den richtigen Lenkwinkel passend zur Kurve einzuschlagen und muss oft im Kurvenverlauf korrigieren. Die Zentrierung bei höheren Geschwindigkeiten ist allerdings gut.

Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, bedarf es drei Lenkradumdrehungen.

1,6 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der BMW X3 xDrive20i mit der optionalen 19-Zoll-Bereifung nach durchschnittlich 32,6 m. Dosierbarkeit sowie Ansprechverhalten geben keinen Anlass zur Kritik.

1,8 SICHERHEIT
























1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In den X3 packt BMW so gut wie alles, was das Konzernregal aktuell an aktiven Assistenzsystemen hergibt. 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. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild und zeigt keine Reaktion, wird er ebenfalls darauf hingewiesen.

Auch bei der Spurhaltung kann man sich 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. Man kann das Fahrzeug auch selbstständig die Spur wechseln lassen. Möchte man die Fahrspur selbst wechseln, warnt der BMW entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur und lenkt im Bedarfsfall sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur. Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird auch vor dem Auto erkannt. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der X3 optional beim Lenkmanöver. Opulent wirkt das aufpreispflichtige 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 Luftdrücke radselektiv anzeigen kann.

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

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 (Serie) 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.

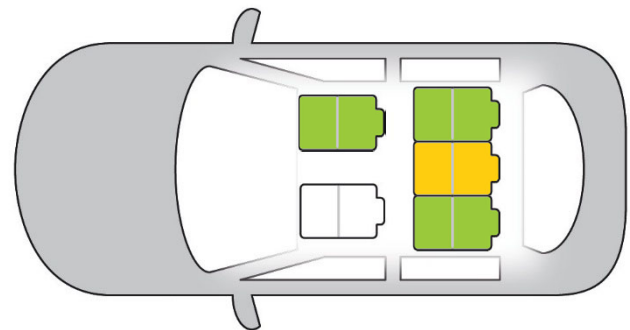
2,5 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest bekommt der BMW gute 84 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, dort auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Darüber hinaus empfiehlt es sich vor dem Kauf zu prüfen, ob man vorn bei verbautem Kindersitz genügend Beinfreiheit hat, da sich die Vordersitze bei platzeinnehmenden Sitzen nicht mehr vollständig nach hinten schieben lassen. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren.

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

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)

leicht verstellen, sind daher vor kleinen Kindern nicht ausreichend gesichert.

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.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC EcoTest kommt der X3 xDrive20i mit Achtgang-Automatikgetriebe auf einen sehr hohen Durchschnittsverbrauch von 8,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 245 g/km, wofür es nur noch zwei Punkte gibt. Insgesamt gesehen und auch für ein Mittelklasse-SUV ist der Verbrauch heutzutage zu hoch. Das Getriebe bietet im EcoPro-Modus eine intelligente Freilauffunktion, je nach Situation versetzt es den Motor in den Leerlauf und lässt das Auto damit weiter rollen; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem X3 etwas Kraftstoff sparen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,8 l, außerorts bei 8,0 l und auf der Autobahn bei 10,5 l Super alle 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Alle Otto-Motorisierungen im X3 der dritten Generation erfüllen die neueste Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Die Benziner erhalten hierfür einen Partikelfilter, um die Emissionen in den unterschiedlichsten Lebenslagen sicher unter den Grenzwerten zu halten. Das gelingt dem SUV sehr gut, nur wenn der Vierzylinder-

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	8,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Motor im Autobahnzyklus arg schuffen muss, dann steigen die CO-Emissionen leicht an. Für die sehr niedrigen Schadstoffemissionen gibt es daher 49 von 50 Zählern.

In der Summe kommt der Testwagen dennoch nur auf 51 Punkte, was lediglich drei von fünf Sternen entspricht.

3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

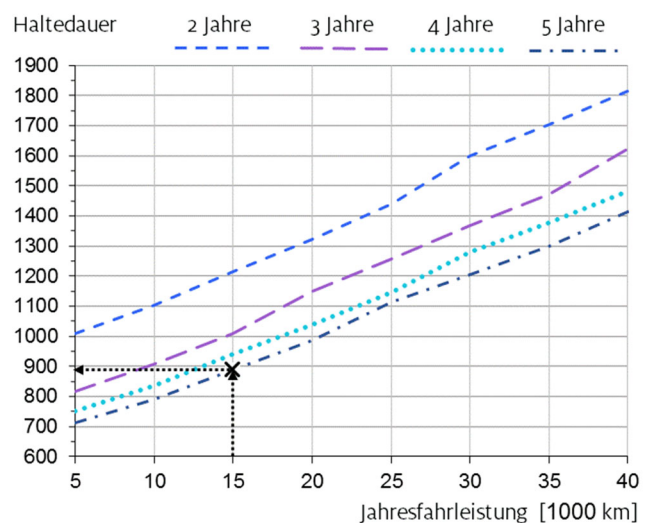
BMW ruft für den X3 selbstbewusste Preise auf. Mit dem 184 PS starken Zweiliter-Ottomotor kostet der Münchner in der getesteten Ausstattungsvariante bereits 45.800 Euro. Zwar sind Allradantrieb und Automatikgetriebe stets dabei, die Komfortausstattung erfüllt allerdings nur die Grundbedürfnisse. Wer den X3 standesgemäß ausstatten möchte, muss noch einige Kreuzchen in der Ausstattungsliste setzen. Für den sehr gut ausgestaffierten Testwagen sind immerhin mehr als 66.000 Euro fällig.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt für einen Ottomotor happige 176 Euro (nach NEFZ-CO₂-Ausstoß), die Versicherungseinstufungen für Voll- und Teilkasko fallen sehr ungünstig aus.

In die Werkstatt muss der BMW entsprechend der fahrabhängigen 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 888 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



⊖ 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.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	xDrive20i Steptronic	xDrive30i Advan- tage Steptronic	M40i Steptronic	xDrive20d Steptronic	xDrive25d Advan- tage Steptronic	xDrive30d Advan- tage Steptronic	M40d Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	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	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	185 (252)	260 (354)	140 (190)	170 (231)	195 (265)	240 (326)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	290/1350	350/1450	500/1520	400/1750	500/2000	620/2000	680/1750
0-100 km/h [s]	8,3	6,3	4,8	8,0	6,8	5,8	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	240	250	213	230	240	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,1 SP	7,2 SP	9,1 SP	5,3 D	5,5 D	5,9 D	6,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	163	164	206	140	145	154	169
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/23	19/26/23	n.b.	19/26/25	19/26/25	20/27/27	21/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	176	178	282	280	290	403	433
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	872	980	1193	879	931	1005	1125
Preis [Euro]	44.600	52.600	68.700	47.600	52.500	56.400	68.700

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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	135 kW/184 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	290 Nm bei 1.350 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km	7,1 l
CO ₂ -Ausstoß	163 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,65 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/60 R18W
Länge/Breite/Höhe	4.708/1.891/1.676 mm
Leergewicht/Zuladung	1.790/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550/1.600 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	USA, Spartanburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,6 m
Reifengröße Testwagen	245/50 R19 105W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,0/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	8,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,8/8,0/10,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	208 g/km (WTW* 245 g/km)
Reichweite	730 km
Innengeräusch 130 km/h	64,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.150 mm
Leergewicht/Zuladung	1.845/555 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/785/1.450 l

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

Betriebskosten	160 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	136 Euro	Wertverlust	513 Euro
Monatliche Gesamtkosten	888 Euro		
Steuer pro Jahr	176 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/23		
Basispreis X3 xDrive20i Advantage Steptronic	45.800 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.02.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	66.320 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.583 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	-/ab 1.150 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.490 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (inkl. Rückfahrkamera)	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 passiv/aktiv	890 Euro/2.300 Euro°
Spurwechselassistent	890 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/100 Euro/Serie/320 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.490 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (für Fahrer)	Serie/310 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	370 Euro°/740 Euro°
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: September 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand