



## BMW X3 xDrive30d Edition Exclusive Automatic (DPF)

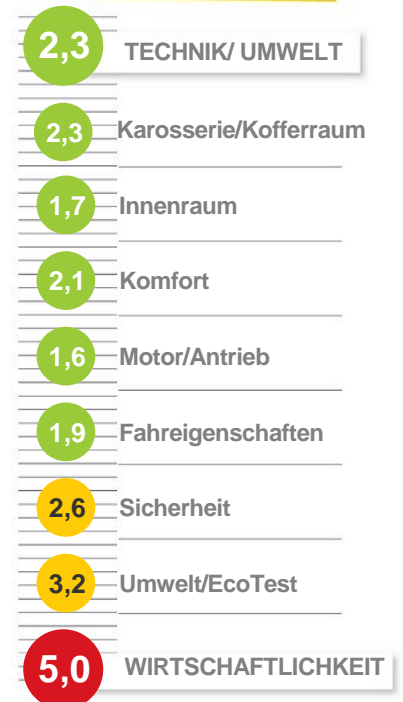
Fünftüriger SUV der Mittelklasse  
(160 kW / 218 PS)

**D**er X3 ist bei BMW in Würde gealtert. An zahlreichen Stellen merkt man sein Alter, das Bedienkonzept und manche Hebel und Schalter fand man schon Ende der 90er Jahre bei BMW. Das tut der Ergonomie aber keinen Abbruch und zeigt, wie gut die BMWs schon damals waren. Durch stetige Pflege wurde das Auto aktuell gehalten. Das Allradsystem ist auf dem neuesten Stand und bietet ausgezeichnete Traktion. Auch der Motor braucht sich nicht verstecken, die Leistung ist gut, der Verbrauch klassenüblich verbesserungswürdig, aber ein Partikelfilter serienmäßig. Im Innenraum gibt's ordentlich Platz, die Insassen können sich an den hochwertigen Materialien und der sauberen Verarbeitung erfreuen. Sicherheitstechnisch ist der X3 up-to-date, besondere Fahrassistenzsysteme sucht man aber vergebens. Seine Wertarbeit lässt sich BMW ordentlich bezahlen, das Editionsmodell startet bei über 51.000 Euro. **Karosserievarianten:** keine  
**Konkurrenten:** Audi Q5, Mercedes GLK, Volvo XC60

- +** sehr gute Verarbeitung, kräftiger Motor, intelligenter Allradantrieb, hohe passive Sicherheit, sehr zuverlässig
- nur Notreserverad, wenig komfortable Federung, recht hoher Verbrauch, teuer in Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

Die Anhängelast für einen gebremsten Anhänger beträgt maximal 2000 kg.

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck. Die Stoßfänger (im unteren Bereich), die Kotflügelkanten und die seitlichen Stoßleisten sind aus mattschwarzem Kunststoff gefertigt. Das schützt die Karosserie bei leichtem Auffahren bzw. seitlichem Anstoßen fremder Autotüren. Die Türschweller sind sehr gut abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich werden die Schweller durch Kunststoffabdeckungen vor Kratzern beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen geschützt. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig (auch unter dem Motorraum), was den Luftwiderstand und damit den Verbrauch reduziert. Für den Dachtransport ist gegen Aufpreis eine schwarze Reling erhältlich - 75 kg dürfen aufgeladen werden. Auch das Interieur wirkt hochwertig. Die Kunststoffteile sind passgenau zusammengesetzt, muten edel an und sind von angenehmer Haptik. Ein Fehlbetankungsschutz lässt nur das Tanken von Dieselmotoren zu.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Notrad zur Verfügung. Das defekte Rad hat keinen Platz im Reserveradfach und muss dann im Kofferraum deponiert werden.

## Sicht

Die Rundumsicht ist insgesamt passabel, nur der Blick zur rechten Seite und nach schräg hinten wird durch breitere Fensterpfosten und Kopfstützen behindert.

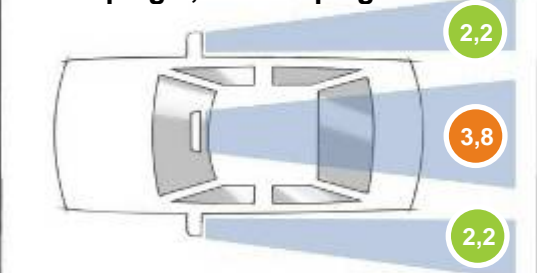
⊕ Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition und die leicht abfallende, gut überschaubare Frontpartie gute Sicht nach vorn. Optional sind der Innenspiegel und die Außenspiegel selbstabdblendend. Xenonscheinwerfer, die sehr hell und gleichmäßig leuchten, gibt es beim Editionsmodell serienmäßig, das adaptive Kurvenlicht findet sich in der Aufpreisliste.

⊖ Hinten ist die Übersicht schlecht, hier stören der hohe Heckabschluss und auch die Kopfstützen der Rückbank, die sich nicht weit genug versenken lassen. Die optional erhältlichen Einparksensoren ist eine große Hilfe.

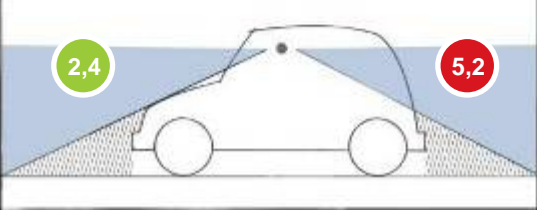
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die hinteren Dachpfosten und die Kopfstützen im Fond behindern die ansonsten gute Übersichtlichkeit im X3.

2,9

## Ein-/Ausstieg

Die große Fahrzeug- und damit Türhöhe erlaubt relativ aufrechtes Ein- und Aussteigen. Vorn haben zudem die Sitze eine angenehme Höhe zur Straße, außerdem ist der Fahrzeugboden nicht ganz so hoch wie oft bei anderen Geländewagen. Nachteilig ist nur, dass der Türschweller, den es zu übersteigen gilt, ziemlich breit ist und man sich dabei auch leicht die Hosen verschmutzt. Hinten sind die Gegebenheiten zwar ähnlich, die die hinteren Radläufe schränken aber im unteren Bereich die Türöffnung ein; sie stören besonders beim Aussteigen sehr und verlangen eine gewisse körperliche Fitness.

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten betätigen. Mit ihr lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen.

⊖ Man kann sich leicht aussperren, weil nur bei offener Fahrertüre ein Verriegeln unterbunden wird. Sitzt noch jemand im Auto und man sperrt mit dem Schlüssel ab, kann diese Person nicht mehr aussteigen, weil sich der X3 dann von innen nicht mehr entriegeln lässt (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl).

2,1

## Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum ist groß, er fasst 420 l und damit fast so viel wie der größere X5. Bei komplett umgeklappter Rücksitzlehne stehen 765 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 420 l Volumen ist der Kofferraum des X3 nur unwesentlich kleiner als beim größeren X5 (430 l).

1,9

## Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht und weit öffnen, sie gibt eine große Öffnung frei. Das Kofferraumniveau ist nicht gerade niedrig (68 cm über der Straße), es stört aber keine Bordwand beim Einladen und Ausladen des Gepäcks. Auch sperrige Gegenstände lassen sich gut unterbringen. Die Kofferraumbeleuchtung ist angenehm hell (drei Leuchten).

⊖ Personen über 1,85 m Größe können sich bei geöffneter Hecktür am vorstehenden Schlosskasten den Kopf stoßen.

1,9

## Kofferraum-Variabilität

⊕ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich leicht vorklappen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Der Ladeboden steigt dann nur unwesentlich nach vorne an. Gegen Aufpreis ist ein Skisack erhältlich. Serienmäßig sind nur wenig Ablagen vorhanden; optional ist ein hochwertiges Schienensystem mit variablen massiven Zurrösen zu haben. So lassen sich kleine aber auch schwere Gegenstände sicher und lagestabil transportieren. Außerdem gibt es optional ein Gepäcknetz und ein am Dach an zwei Positionen einhängbares Trennnetz.

---

## 1,7 INNENRAUM

### 1,4 Bedienung

⊕ Bedienung und Ergonomie sind beim X3 gut, man kommt schnell zurecht. Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad lässt sich dem Fahrer optimal anpassen. Pedale und Schalthebel sind einwandfrei angeordnet. Optional sind Scheibenwischer und Fahrscheinwerfer sensorgesteuert. Die großen, klar gezeichneten Instrumente lassen sich sehr gut ablesen; ein Bordcomputer informiert unter anderem über Durchschnittsverbrauch und Reichweite. Die Fensterheber sind optimal angeordnet und haben Anippautomatik für auf- und abwärts. Für alle Mitfahrer sind Leseleuchten vorhanden. Das Radio lässt sich recht einfach bedienen, die Tasten liegen gut erreichbar im Blickfeld des Fahrers. Auf Wunsch gibt's ein Navigationssystem mit großem Farbmonitor, dem man aber bei Bedienung und Grafik das Alter ansieht - trotz der teilweise umständlichen Bedienung führt es den Fahrer jedoch zuverlässig. Auch an der Klimabedienung gibt es wenig auszusetzen, die Eingewöhnungszeit fällt kurz aus. Außer für das Fahrlicht verfügt der X3 über eine vollständige Kontrolleuchten-Bestückung. Ein Antipp-Blinker (1x Tippen, 3x Blinken) ist ebenfalls serienmäßig an Bord.

⊖ Die Fenster lassen sich nur mit Zündung öffnen und schließen. Es fehlt eine Kontrolle für das Fahrlicht. Die Rändelräder für die Armaturenbrettausströmer sind unbeleuchtet.



Der Fahrerplatz überzeugt durch hervorragende Verarbeitung und ausgezeichnete Funktionalität.

---

### 1,5 Raumangebot vorne\*

⊕ Vorne reicht die Sitzeinstellung für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m. Wegen der großen Innenbreite und Kopffreiheit hat man ein großzügiges Raumgefühl, allerdings schränken der breite Mittelunnel und der Ablagekasten in der Mitte die Bewegungsfreiheit etwas ein.

---

### 2,6 Raumangebot hinten\*

⊕ Für zwei Mitfahrer ist auch hinten ordentlich Platz vorhanden, die Kniefreiheit reicht für über 1,90 m Körpergröße (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Obwohl auch die Innenbreite verhältnismäßig groß ist, sitzt man zu dritt ziemlich beengt (zusätzlich stört der hohe Kardantunnel).

---

## 2,1 KOMFORT

### 2,5 Federung

Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung hat BMW straff gewählt, entsprechend leidet der Komfort etwas. Kurze Fahrbahnunebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel werden nur zufriedenstellend abgefedert.

⊕ Gut dagegen pariert das Fahrwerk lange Bodenwellen, auch eine Stuckerneigung ist kaum feststellbar. Nickbewegungen sind gering, die Seitenneigung fällt nicht störend auf. Bei Beladung ändert sich die Federung kaum.

## 1,6 Sitze

Testwagen mit optionalen Komfortsitzen.

⊕ Die Sitze vorne bieten umfangreiche Einstellmöglichkeiten, sogar der obere Teil der Lehne ist separat variabel. Die vorderen Kopfstützen kann man seitlich nach vorne klappen, dadurch wird der Kopf auch seitlich gestützt. Die in Höhe und Intensität einstellbaren Lordosenstützen kann man gut unterschiedlichen Staturen anpassen. Die Sitze bieten dem Rücken festen Halt und sind ausgesprochen komfortabel. Nur die Oberschenkelaufgabe könnte für große Menschen etwas länger sein. Zu den Komfortsitzen gehört auch eine elektrische Einstellung, damit ist ebenso die Neigung der Sitze variabel. Auch hinten sitzt man sehr komfortabel mit ordentlichem Rückenhalt. Sehr große Mitfahrer vermissen ein wenig Auflage für die Oberschenkel. Am Dach befinden sich vier Haltegriffe für die außen Sitzenden.

## 2,4 Innengeräusch

⊕ Ein Leisetreter ist der X3 nicht gerade, störend fällt die Geräuschkulisse im Innenraum aber nicht aus. Der Motor ist bei niedrigeren Geschwindigkeiten deutlich hörbar, sein sonorer Klang jedoch nicht unangenehm. Bei höheren Geschwindigkeiten tritt das Motorgeräusch in den Hintergrund und es dominieren Fahr- und Windgeräusche.

## 2,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

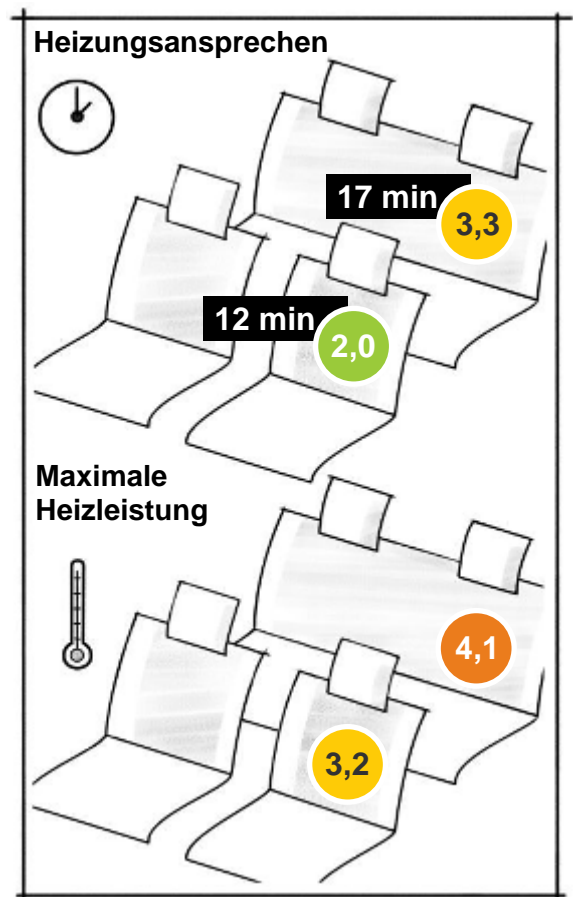
Die Heizung spricht vorne gut an und erwärmt die Luft in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen. Hinten zeigt sie sich etwas träger im Ansprechen, ihre Wirkung ist nur ausreichend.

⊕ Die Klimaautomatik (Aufpreis) arbeitet fein und situationsangepasst, braucht nur selten von Hand nachreguliert zu werden; sie bietet auch eine automatische Umluftsteuerung. Eine manuelle Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Neben den optional beheizten Vordersitzen gibt es gegen weiteren Aufpreis auch hinten eine Sitzheizung für die beiden äußeren Plätze. Einen Aktivkohlefilter liefert BMW in Serie.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

## 1,4 Fahrleistungen\*

⊕ Mit dem 3,0 Liter Sechszylinder-Dieselmotor ist der X3 stark motorisiert. Er bewegt das schwere Fahrzeug vom Stand mit nur minimaler Verzögerung. In den unteren Gängen ist der Schub enorm, erst auf der Autobahn scheint dem Motor ein wenig die Puste auszugehen, die Fahrwiderstände bremsen enorm. Aber insbesondere Überholmanöver auf der Landstraße gelingen mit Bravour.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## 1,7 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start etwas mehr mit. Bei niedrigen Drehzahlen sind minimale Vibrationen am Lenkrad und an den Pedalen spürbar, jedoch nicht störend. Laut, brummig oder gar dröhnig wird der Reihensechszylinder nie.

## 1,6 Schaltung

⊕ Das Automatikgetriebe wechselt die sechs Stufen spontan und weitgehend ruckfrei - selbst dann, wenn sie bei Kick-down zurückschaltet. Es lässt sich auch manuell am Schalthebel eingreifen. Die Geschwindigkeit beim Gangwechsel ist gut.

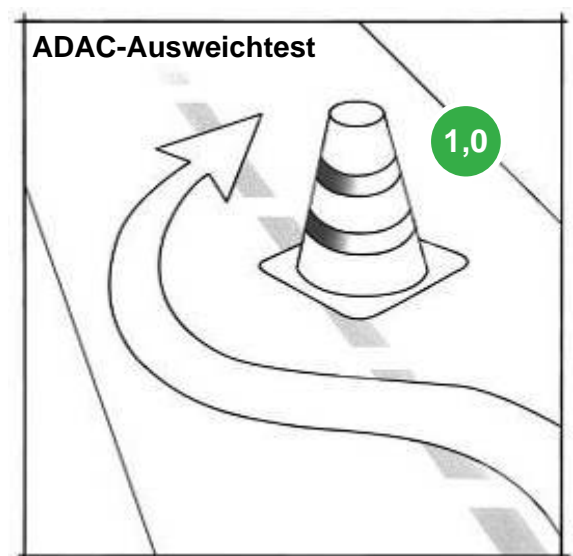
## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sechs Fahrstufen passen gut zur Charakteristik des Motors. Allerdings ist der Sprung zwischen zweitem und drittem Gang etwas groß. Die Gesamtübersetzung ist deutlich kürzer ausgefallen als beispielsweise beim 330d. Das ist den höheren Fahrtwiderständen geschuldet. Deshalb sind die Drehzahlen auf der Autobahn aber leicht erhöht. Mancher Konkurrent hilft sich hier mit einem siebten Gang aus.

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 Fahrstabilität

⊕ Der BMW X3 hat durch das Zusammenwirken des xDrive-Systems mit der serienmäßigen Stabilitätskontrolle DSC ein hohes Maß an Fahrstabilität. Je nach Fahrsituation werden Antriebskräfte und Bremsengriffe so gesteuert, dass in Rahmen der physikalischen Grenzen Schleudern zuverlässig unterdrückt wird. Dazu kommen die elektrisch zuschaltende Differenzialsperre sowie Traktionskontrolle und ein zusätzliches System zum sicheren und automatisierten Bergabfahren (HDC). Eine Reifendruckkontrolle warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Beim ADAC-Ausweichtest fährt der X3 in allen drei Phasen stabil und lässt sich exakt lenken. Das ESP regelt frühzeitig und effizient, dadurch wird Überschieben reduziert und es besteht keinerlei Tendenz zum Ausbrechen oder gar Schleudern. Im ADAC-Geländetest zeigt sich der X3 als wahrer Geländekraxler. Kaum ein Berg ist ihm zu steil, nur auf glattem Untergrund rutschen die wenig profilierten Reifen durch. Mit seinen großen Rädern und den kleinen Überhängen meistert er auch Grabendurchfahrten, ohne mit dem Fahrzeugboden aufzusetzen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 1,3 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd ausgelegt - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind für einen Geländewagen erstaunlich hoch. Auch hier hilft DSC dem Fahrer, kritische Situationen zu meistern.

## 2,4 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht recht schnell an, ist zielgenau und vermittelt guten bis zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Sie könnte direkter ausgelegt sein und auch der Wendekreis fällt mit 12,1 m nicht gerade klein aus, was beim Wenden auf engem Raum etwas mehr Kurbelei verlangt.

## 2,1 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest.

## 2,6 SICHERHEIT

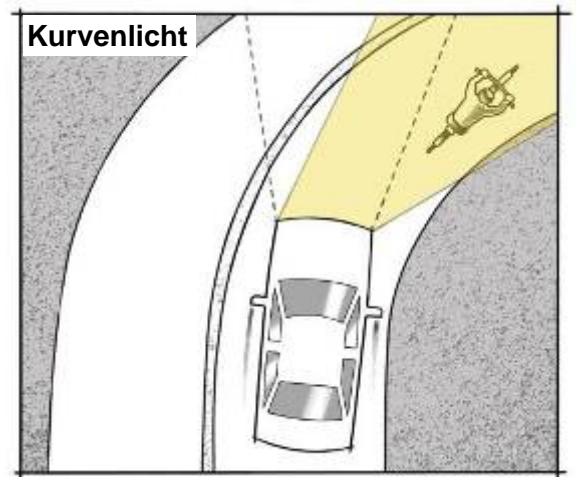
### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der X3 verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm DSC und einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung steigert sich die Helligkeit der Bremsleuchten, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Die Reifendruckkontrolle warnt bei Luftverlust in einem Reifen. Gegen Aufpreis gibt's Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht.

⊖ In den Türen sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten verbaut, die den von hinten herannahenden Verkehr vor geöffneten Türen warnen könnten.

### 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt für das deutsche Modell noch nicht vor. Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der X3 mit Rechtslenkung vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Neben Frontairbags sind auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorhanden, Seiten-Airbags hinten kosten Aufpreis. Vorne bieten die Kopfstützen bis 1,90 m großen Personen einen sehr guten Schutz, sie sind zusätzlich aktiv ausgelegt, um bei einem Heckaufprall das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

– Hinten sind die Kopfstützen etwas kurz und liegen zu weit entfernt von den Köpfen (besonders am Mittelsitz), sie bieten nur Personen bis 1,70 Körpergröße einen guten Schutz. Weder optisch noch akustisch werden Insassen zum Angurten aufgefordert, ungewöhnlich für ein Auto dieser Klasse.

## 1,7 Kindersicherheit

+ Auf den hinteren Sitzplätzen lassen sich verschiedene Kindersitzsysteme unkompliziert und lagestabil befestigen, auf den Außensitzen auch mittels Isofix und Ankerhaken. Ausreichende Gurtlängen und feste Gurtschlösser vereinfachen die Montage. Nur gegen Aufpreis gibt es auch am Beifahrersitz Isofix. Dann lässt sich auch der Frontairbag abschalten, so dass man dort einen Kindersitz bzw. eine Babyschale einbauen kann.

– Die Beifahrerairbag-Deaktivierung sollte immer serienmäßig sein.

## 4,5 Fußgängerschutz

– Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab.

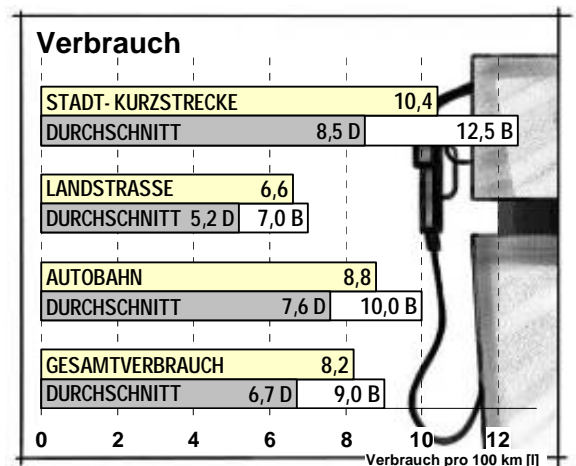
## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 4,3 Verbrauch/CO2\*

– Der Durchschnittsverbrauch des X3 mit dem 3-l-Reihensechszylinder-Diesel liegt bei 8,2 l Diesel pro 100 km. Das entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 224 g/km. Dafür erhält der X3 nur 17 Punkte im ADAC EcoTest. Innerorts konsumiert er 10,4 l, außerorts 6,6 l und auf der Autobahn 8,8 l alle 100 km. Von Nachteil sind das hohe Gewicht und die hohen Fahrwiderstände bei höheren Geschwindigkeiten. Daher steigt bei schnellen Autobahnfahrten über 130 km/h der Verbrauch nochmal deutlich an.

### 2,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind relativ gering. Der X3 kann in keinem Bereich Akzente setzen, weder negative noch besonders positive. Daher erhält er insgesamt im EcoTest 40 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 17 Punkten im Bereich CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergibt das 57 Punkte und damit drei Sterne von fünf.



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



5,0

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,4

### Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Zwar konsumiert der X3 den etwas weniger teuren Dieselmotorkraftstoff, dennoch liegt der Verbrauch recht hoch - damit rangieren die Betriebskosten nur im Mittelfeld.

4,8

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

- ⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- ⊖ Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch, was auch der Grund für die schlechte Benotung ist. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (es gilt lediglich die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,9

### Wertstabilität\*

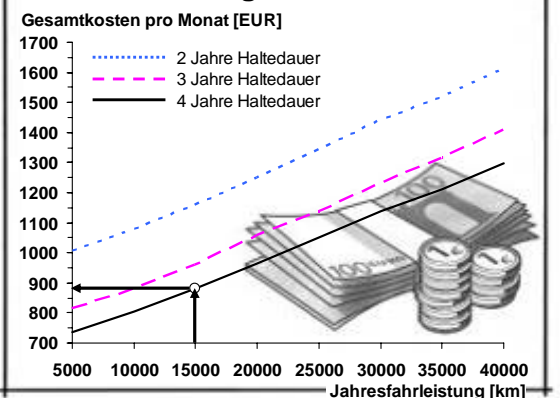
Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums wird ein Modellwechsel beim X3 fallen. Das aktuelle Modell wird aber schon eine ganze Weile gebaut und ist kontinuierlich verbessert worden. Deshalb erhält man ein ausgereiftes Produkt, was sich auch in der Wertbeständigkeit niederschlägt, die zufriedenstellend ausfällt. Bisher war das Segment der "kleinen" Geländewagen sehr beliebt, wie sich das in Zukunft bei steigenden Spritpreisen entwickeln wird, lässt sich schwer voraussagen.

5,5

### Kosten für Anschaffung\*

- ⊖ Der Basispreis für das getestete Modell liegt bei über 51.000 Euro (inkl. Automatik). Enthalten sind unter anderem Lederausstattung, 18 Zoll Leichtmetallfelgen, Xenonlicht und Metallic-Lackierung. Aber selbst eine Klimaautomatik kostet noch Aufpreis, wie so manche weitere angenehme Extras. Damit fallen sehr hohe Anschaffungskosten an.

#### Kostenermittlung



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 879 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,5

## Fixkosten\*

– Die Versicherungseinstufungen sind vor allem bei Haftpflicht und Teilkasko sehr ungünstig. Aber auch bei der Vollkaskoversicherung kann der X3 nicht mit günstigen Beiträgen punkten. Hinzu kommt eine hohe KFZ-Steuerlast aufgrund des großen Hubraums und des absolut betrachtet hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Teure Versicherung, teure Werkstatt, wenig sparsam beim Kraftstoffverbrauch, hoher Anschaffungspreis und nur durchschnittlicher Restwertverlauf - das alles treibt die monatlichen Kosten nach oben und so verwundert die schlecht Bewertung bei den Kosten auch nicht.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	xDrive20i	xDrive25i	xDrive30i	xDrive20d	xDrive30d	xDrive35d
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2497	6/2996	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	110(150)	160(218)	200(272)	130(177)	160(218)	210(286)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/3750	250/2750	315/2750	350/1750	500/1750	580/1750
0-100 km/h[s]	11,5	8,5	7,2	8,9	7,4	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	210	210	206	210	240
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,3 SP	9,7 SP	10,1 SP	7,5 D	7,9 D	8,1 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/19/24	20/20/24	20/22/24	21/20/24	21/22/24	24/23/27
Steuer pro Jahr [Euro]	230	258	278	294	437	461
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	718	825	881	703	817	950
Preis [Euro]	35300	42300	44900	38300	45400	53000

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2993 ccm
Leistung	160 kW (218 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/50R18V
Reifengröße (Testwagen)	235/50R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1/11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,4/ 6,6/ 8,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	206g/km/ 224g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4569/1853/1674 mm
Leergewicht/Zuladung	1915 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/765 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	815 km
Garantie	keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	130 Euro
Monatliche Werkstattkosten	78 Euro
Monatliche Fixkosten	120 Euro
Monatlicher Wertverlust	551 Euro
Monatliche Gesamtkosten	879 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/22/24
Grundpreis	51.360 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2190 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	450 Euro
Parkhilfe, elektronisch	780 Euro°
Regensensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/330 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Isfix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/550 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2250 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	200 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung, abnehmbar	770 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innenspiegel)	490 Euro°
Dachreling	230 Euro°
Panorama-Glasdach (elektrisch offen)	1550 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	1,6
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	2,1	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9	<b>Sicherheit</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Variabilität	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
<b>Innenraum</b>	<b>1,7</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	1,5	Fußgängerschutz	4,5
Raumangebot hinten*	2,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,2</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,3
<b>Komfort</b>	<b>2,1</b>	Schadstoffe	2,0
Federung	2,5		
Sitze	1,6	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>5,0</b>
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	3,4
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,8
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,6</b>	Wertstabilität*	2,9
Fahrleistungen*	1,4	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	5,5
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	2,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen