



BMW X3 xDrive20d (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(135 kW / 184 PS)

Das Warten auf den neuen X3 hat sich gelohnt. Das neue Modell ist hochwertig verarbeitet, die Bedienung auf Top-Niveau. Ebenso lobenswert ist der hohe Sicherheitsstandard. Das Design ist moderner und gefälliger, er wirkt optisch deutlich größer als sein Vorgänger. Tatsächlich hat er auch in Länge und Breite zugelegt. Im Innenraum ist deswegen auch reichlich Platz vorhanden, nur die Kopffreiheit der Fondpassagiere ist begrenzt. Der Zweiliter-Dieselmotor hat genügend Kraft, das Sechsgang-Schaltgetriebe ist vorbildlich und der intelligente xDrive-Allradantrieb sorgt für steten Vortrieb auf jeglichem Untergrund. Der hohe Kaufpreis (Grundpreis 39.400 €) und die teuren Unterhaltskosten dürften den Kreis der potentiellen X3-Käufer allerdings stark einschränken. Als Gegenleistung erhält man aber ein sehr wertstabiles Fahrzeug.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi Q5, Mercedes GLK, Volvo XC60.

+ sehr gute Verarbeitung, leichte & funktionelle Bedienung, körpergerechte Sportsitze, sichere Fahreigenschaften, präzises & gut abgestuftes Getriebe, großzügiges Raumangebot vorn, hoher Sicherheitsstandard

- hoher Anschaffungspreis, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



⊕ Die Karosserie ist sehr gut verarbeitet. Spaltbreiten an Türen und Klappen fallen gleichmäßig und gering aus. Bis auf vereinzelt nicht perfekt ausgeführte Schweißpunkte ist die Karosserie makellos gefertigt. Der Unterboden ist bis zur Hinterachse durchgehend glattflächig verschlossen, das reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung eingeschlossen. Die Türausschnitte sind rundum abgedichtet und die Schweller durch große Stoßleisten vor Zerkratzen geschützt. Die optionalen Runflat-Reifen erlauben bei Druckverlust eine Weiterfahrt mit ca. 80 km/h noch 100 bis 200 Kilometer weit. Es dürfen maximal 430 kg zugeladen werden. Auf der Dachreling können bis zu 100 kg befestigt werden. Vorne und hinten ermöglichen Kunststoffeinlagen in den Stoßfängern eine kostengünstige Reparatur bei kleinen Beschädigungen. Die vordere Einlage deckt aber die besonders gefährdeten Ecken nicht ab. Gegen seitlich anschlagende Türen ist das Fahrzeug durch Stoßleisten an den Radläufen und besonders massive Schutzplanken unterhalb der Türen geschützt. Eine Fehlbetankung und somit teure Folgereparaturen werden durch den im Tankstutzen integrierten Fehlbetankungsschutz ausgeschlossen.

⊖ Wagenheber und Radmutternschlüssel werden nicht mitgeliefert.

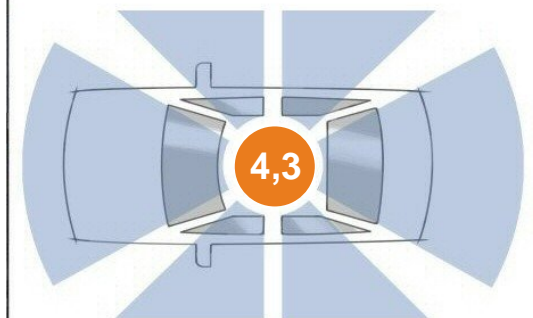
Die Übersicht auf die Fahrzeugenden ist durchschnittlich. Durch die gewölbte Motorhaube ist das vordere Fahrzeugende nur grob abschätzbar, das steile Heck kann der Fahrer besser einschätzen. Die Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug geht in Ordnung.

⊕ Aufgrund der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer einen guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Die asphärischen Außenspiegel sind groß und sorgen für gute Rücksicht. Helle Bi-Xenonscheinwerfer, dynamisches Kurvenlicht mit Abbiegelicht und der Fernlichtassistent kosten extra; das Xenonlicht leuchtet sehr homogen die Straße aus, Kurvenlicht und Abbiegelicht verbessern die Straßenausleuchtung zusätzlich. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit. Gegen Aufpreis gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel. Bei Regen sorgt das große Wischerfeld für gute Sicht nach vorne.

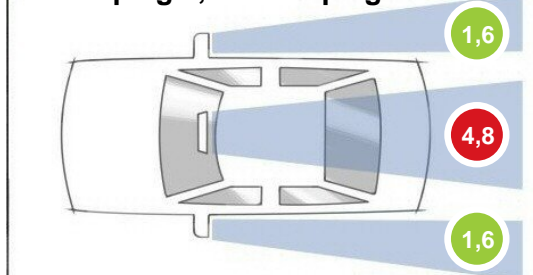


Breite Dachpfosten und nicht versenkbare Kopfstützen im Fond erschweren die Sicht nach schräg hinten.

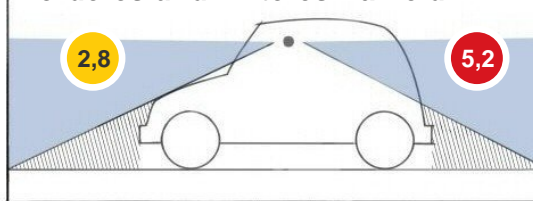
Rundumsicht



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.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung gibt der X3 ein schlechtes Bild ab. A-, B-, C- und vor allem die monströsen D-Säulen sind sehr breit ausgeführt. Nach hinten stehen zusätzlich die nicht versenkbaren Kopfstützen im Weg, wodurch auch die Wirksamkeit des Innenspiegels reduziert wird. Das Heck ist unübersichtlich, niedrige Gegenstände hinter dem Fahrzeug (z. B. auch spielende Kinder) sind quasi unsichtbar.

2,5

Ein-/Ausstieg

⊕ Es fällt den Passagieren leicht die hoch eingebauten Sitze zu erklimmen. Die Dachlinie ist hoch, so dass sich auch groß gewachsene Personen kaum den Kopf stoßen können. Auch zu den hinteren Plätzen ist der Zustieg bequem, nur die Türen dürften dabei etwas weiter öffnen. Durch den optionalen Komfortzugang muss man den Schlüssel nur bei sich tragen, ent- und verriegelt werden die Türen nur durch Berührung der Türgriffe. Die massiven Türbremsen halten die Türen sicher offen, wenngleich auch hinten nur zwei Rastungen vorhanden sind. Über jedem auf den äußeren Plätzen sitzenden Passagier ist am Dachhimmel ein Haltegriff eingebaut, der das Verlassen des Fahrzeugs zusätzlich erleichtern kann. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten das Umfeld.

⊖ Die Schweller, die es zu überwinden gilt, sind sehr hoch und breit. Es besteht die Möglichkeit des Aussperrens, da die Türen vor dem Schließen verriegelt werden können und somit eventuell der Fahrzeugschlüssel ins Innere gerät.

2,2

Kofferraum-Volumen*

Mit 400 Liter Fassungsvermögen unterhalb der Gepäckraumabdeckung liegt der Kofferraum des SUV im Mittelfeld seiner Klasse.

⊕ Bei umgeklappter Rücksitzbank stehen 790 Liter Gepäckraumvolumen zur Verfügung (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Beladen bis zum Dach ist problemlos möglich.



Mit 400 l Volumen ist der Kofferraum des X3 nur unwesentlich kleiner als beim Vorgängermodell (420 l) geworden.

1,7

Kofferraum-Zugänglichkeit

Mit 69,5 cm dürfte die Ladekante etwas niedriger liegen.

⊕ Die große Heckklappe öffnet und schließt automatisch durch Tastendruck, auch auf dem Fahrzeugschlüssel. Sie schwingt 1,84 m nach oben und behindert dadurch auch groß gewachsene Personen nicht. Die Ladeöffnung ist riesig. Um Gegenstände aus dem Kofferraum zu heben muss gerade mal eine kleine Kante von 1,5 cm überwunden werden. Das Format des Gepäckraums ist fast quaderförmig und somit sehr gut nutzbar, nur die Lehnen der Rücksitzbank stehen etwas schräg. Auch Gepäckstücke die bis zu den Lehnen vor gerutscht sind kann man ohne große Mühe erreichen.

1,5

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank ist dreigeteilt umklappbar. Der Klappmechanismus ist unkompliziert und kann von vorne und von hinten ohne großen Kraftaufwand bedient werden.

Kleine Gepäckgegenstände können unter dem Kofferraumboden untergebracht oder mit den vielfältigen Befestigungsmöglichkeiten und Gepäcknetzen fixiert werden. Es sind etliche offene und geschlossene Ablagen sowie verschiebbare Zurrösen und klappbare Haken vorhanden. Eine Durchladeeinrichtung für lange Gegenstände ist in der Rücksitzbank integriert.

1,6

INNENRAUM

1,0

Bedienung

⊕ Schalter, Hebel und Knöpfe sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Das Lenkrad lässt sich großzügig in Höhe und Weite einstellen. Pedalerie und Schalthebel sind einwandfrei angeordnet. Gestartet wird mit einem gut sichtbaren und beleuchteten Startknopf. Dank des optionalen Komfortzugangs muss sich der Schlüssel zum Starten nur im Innenraum befinden. Gegen Aufpreis werden die Scheibenwischer per Regensensor gesteuert. Ebenso wird das Licht automatisch ein- und ausgeschaltet. Lichtdreheschalter und die daneben platzierten Taster für die Nebelleuchten sind optimal platziert. Optional ist der Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet. Er arbeitet aber träge und tendiert dazu den Gegenverkehr zu blenden. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist hervorragend platziert und bezüglich der Bedienung klar strukturiert. Per Luftgütesensor wird automatisch auf Umluftbetrieb umgeschaltet. Alle Bedienelemente sind nachts großzügig beleuchtet. Die großen Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bieten auch nachts einen ausgezeichneten Kontrast, das gleiche gilt für die aufwendigen Displays. Erfreulicherweise ist nun wieder im Kombiinstrument auch eine Öltemperaturanzeige vorhanden. Der Bordcomputer ist Serie, der u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Das einfach zu bedienende Navigationssystem kostet Aufpreis. Navigationssystem, Radio und Bordcomputer werden per iDrive gesteuert, das intelligente BMW Einknopfsystem, welches in der Zwischenzeit kaum noch Anlass zur Kritik gibt. Die Stationstasten des Radiobedienteils lassen sich frei programmieren und sind als Sensortasten ausgelegt - eine Fingerberührung genügt um sie zu aktivieren. Optional erhältlich ist das HiFi System Professional, welches den Innenraum des X3 in einen Konzertsaal verwandelt. Alle vier Fensterheber haben eine Antippautomatik und funktionieren auch ohne Zündung. Keine Fragen wirft die elektrische Sitzeinstellung auf (gegen Aufpreis). Vorne und hinten ist das Angebot der Ablagen vielfältig. Vor allem die großen, beleuchteten Türtaschen, welche auch große Getränkeflaschen aufnehmen, sind sehr praktisch. Auf allen Plätzen ist die sehr gute Innenraumbeleuchtung durch Leseleuchten ergänzt. Der optionale Tempomat hat eine Bremsfunktion integriert, welche im Schiebebetrieb das Fahrzeug auch verzögert. Per Head-Up Display werden dem Fahrer wichtige Informationen an die Windschutzscheibe projiziert. Die Berganfahrhilfe wird im X3 durch einen Bergabfahrassistenten ergänzt.



Der Fahrerplatz überzeugt durch hervorragende Verarbeitung und ausgezeichneter Funktionalität.

⊖ Für angegurte Passagiere sind voll geöffnete Türen schlecht erreichbar. Der breite Ablagekasten zwischen den Vordersitzen behindert beim Angurten.

1,7

Raumangebot vorne*

⊕ Vorn sitzt man komfortabel, bei recht großer Innenbreite und üppiger Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 1,94 m große Personen zurückschieben. Das subjektive Empfinden ist einwandfrei.

2,7 Raumangebot hinten*

Der Wagen hat vier vollwertige Sitze. Der hintere Mittelplatz sollte nur als Notsitz betrachtet werden.

⊕ Sind die vorderen Sitze für Personen von 1,85 m Größe eingestellt, so könnten auf der Rücksitzbank Passagiere mit fast zwei Metern Körpergröße bequem sitzen. Das tief gezogene Dach reduziert das Körpermaß der Fondpassagiere aber auf 1,88 m. Die Innenbreite ist großzügig, das subjektive Raumempfinden ohne Tadel.



Auf den äußeren hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,88 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

2,1 KOMFORT

2,5 Federung

Testwagen war mit Dynamische Dämpfer Control ausgestattet, welche die Fahrwerkseinstellungen Normal, Sport, Sport+ ermöglicht.

⊕ Das Fahrwerk ist sportlich straff abgestimmt, bietet aber ausreichend Restkomfort, welcher allerdings nicht an das Niveau der Limousine heran reichen kann. Wählt man die Einstellung Sport wird das Fahrwerk knüppelhart. Lange Bodenwellen bringen den nicht aus der Ruhe. Allerdings dringen kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse (Bsp.: Kanaldeckel) teilweise recht deutlich bis in den Innenraum. Es ist eine deutliche Stuckerneigung vorhanden, die allerdings auf die Insassen kaum belastend einwirkt. Angenehm ist die für ein so hohes Fahrzeug geringe Seitenneigung in Kurven. Auch beim Beschleunigen und Bremsen neigt sich die Karosserie kaum um die Querachse.

1,4 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

⊕ Die Sportsitze sind straff gepolstert und bieten hohen Sitzkomfort. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen - so findet sich für jede Statur eine angenehme Sitzposition. Durch ausziehbare Sitzflächen werden sie auf unterschiedliche Oberschenkellängen angepasst. Sowohl die hohen Lehnen als auch die Sitzflächen sind hervorragend konturiert, nur die Lehnen werden nach oben hin etwas früh schmal. Durch aufblasbare Luftpolster lässt sich der Rücken individuell unterstützen und die Breite der Seitenwangen, welche für sehr guten Seitenhalt sorgen, einstellen. Auch die Rücksitzbank ist straff und bequem gepolstert. Die Konturen sind aber nicht so fein herausgearbeitet wie auf den vorderen Plätzen. Während man auf den vorderen Sitzen absolut entspannt sitzt, wünscht man sich hinten etwas besser unterstützte Schenkel.

⊖ Die Lederbezüge wirken im Sommer schweißtreibend.

1,7 Innengeräusch

⊕ Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im geschlossenen Innenraum (66,7 dB (A)) ist niedrig. Auch subjektiv bleibt es im X3 angenehm leise, selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn. Windgeräusche und Abrollgeräusche nimmt man kaum wahr. Auch der Motor hält sich akustisch zurück.

2,5 Klimatisierung

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

Die Heizleistung ist nur Durchschnitt: Vorne wie hinten vergehen 16 Minuten bis eine Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht ist.

⊕ Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur getrennt einstellen, die Luftmengenverteilung wird aber gemeinsam geregelt. Eine Einzonen-Klimaautomatik mit Microfilter ist serienmäßig. Bei der optional erhältlichen Zweizonen-Klimaautomatik wird die Umluftregelung automatisch gesteuert. Ein Aktivkohlefilter hält schlechte Gerüche vom Innenraum fern.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 2,0 Liter Diesels können sich sehen lassen. Den simulierten Überholvorgang mit voller Beschleunigung absolviert der SUV in beachtlichen 5,4 Sekunden. Auch die Elastizitätsmessungen im vierten, fünften und sechsten Gang werden mit einem guten Ergebnis abgeschlossen.

2,3 Laufkultur

⊕ Typisch für einen BMW-Diesel mit vier Zylindern nimmt man in Lenkrad und Schalthebel Vibrationen wahr. Sonst ist der Innenraum aber weitgehend vibrationsfrei. Brummen oder Dröhnen sucht man vergeblich.

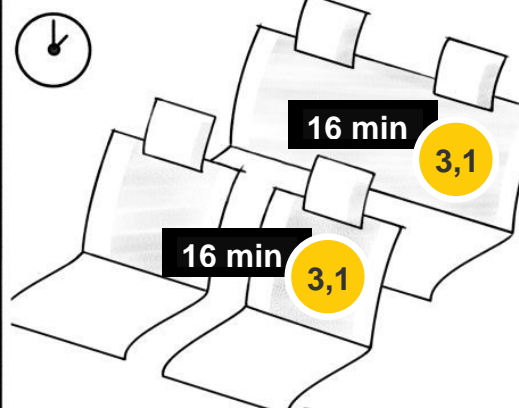
1,4 Schaltung

⊕ BMW-Schaltgetriebe sind an Knackigkeit und Schaltpräzision kaum zu übertreffen. Die Gangwechsel können sehr schnell vollzogen werden und die Schaltwege sind kurz. Um in den Rückwärtsgang zu gelangen muss eine deutliche Sperre überdrückt werden, so wird versehentliches Verschalten verhindert. Auch bei ausrollendem Fahrzeug kann der Rückwärtsgang geräuschlos eingelegt werden, er ist synchronisiert. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei einen kraftstoffsparenden Drehzahlbereich zu wählen. Diese ist aber klein ausgeführt und geht im Display leicht unter.

1,4 Getriebeabstufung

⊕ Das 6-Stufen-Getriebe ist der Charakteristik des Motors sehr gut angepasst. Dieser kann sein volles Temperament entfalten und optimal in Vortrieb umsetzen. Die Ganganschlüsse sind stimmig, es gibt keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit nur 2.400 Touren.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,8

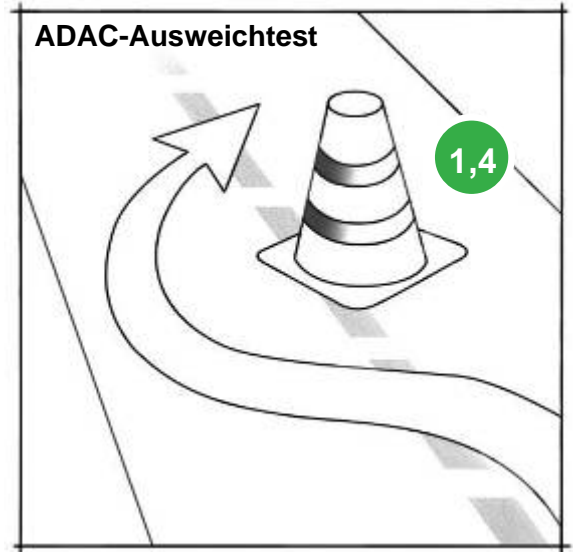
FAHREIGENSCHAFTEN

1,6

Fahrstabilität

⊕ Der BMW X3 fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die straffe, kräftig in die Mittellage zurückstellende Lenkung. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der SUV überraschend neutral im Fahrverhalten. Weder Unter- noch Übersteuern tritt ausgeprägt auf. Der Parcours wird sehr schnell durchfahren. Bewegt man das Fahrzeug im Grenzbereich, so regelt das elektronische Stabilitätsprogramm DSC sehr früh und verhindert zuverlässig Schleudersituationen. Für gute Traktion hat BMW wohl die Musterlösung entwickelt: Das intelligente Allradsystem xDrive, welches die Antriebsmomente individuell auf die einzelnen Räder verteilt. Kombiniert man das System mit der optionalen Performance Control, so bietet der SUV nicht nur vehementen Vortrieb auf jedem Untergrund, sondern zeigt sich am Kurvenausgang auch auffallend agil.

ADAC-Ausweichtest



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.

1,6

Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist in schnell gefahrenen Kurven deutlich untersteuernd und für jedermann gutmütig. Provoziert man mit Lastwechseln, so drückt der X3 sanft über die Hinterachse nach außen, wird aber durch DSC schnell stabilisiert.

2,4

Lenkung*

⊕ Der X3 ist der Sportwagen unter den SUV. Er baut beim Anlenken zügig Seitenführung auf und lässt sich präzise mit dem Lenkrad dirigieren. Die Rückmeldung an den Fahrer ist dabei einwandfrei. An die Limousinen und Coupés aus dem Hause BMW kann er allerdings nicht ganz heran reichen. Die Lenkung ist direkt und trotzdem leichtgängig. Gegen Aufpreis gibt es die variable Sportlenkung mit variabler Übersetzung.

⊖ Ein Wendekreis von mehr als 12 Metern ist zu viel.

1,9

Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 36 m erforderlich (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 245/50 R18 Pirelli PZERO 100 Y). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. CBC (Cornering Brake Control) erleichtert das Bremsen in Kurven, es "dreht" den SUV durch gezielte Bremskraftverteilung in die Kurve.

2,3

SICHERHEIT

2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

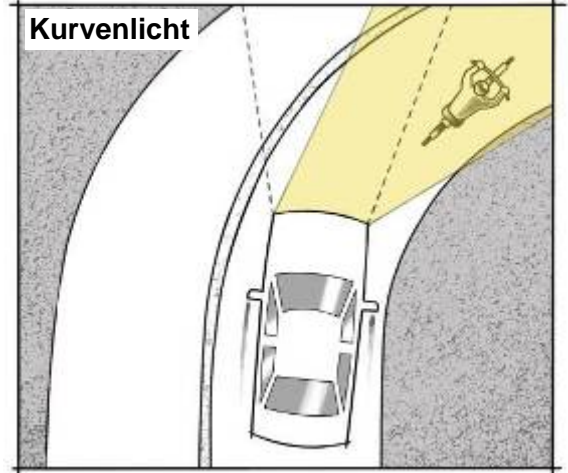
⊕ Serienmäßig verfügt der X3 über DSC (elektronische Stabilitätskontrolle), Bremsassistent und Bremslichter, die bei einer Gefahrenbremsung hochfrequent zu blinken beginnen und somit den nachfolgenden Verkehr warnen. Die Heckleuchten arbeiten mit LED-Technik und sind deswegen sehr gut und schnell erkennbar. Starten kann man nur bei getretenem Kupplungspedal. Unbeabsichtigtes Anrollen beim Starten mit eingelegtem Gang wird dadurch verhindert. Dynamisches Kurvenlicht, Abbiegelicht und der Fernlichtassistent kosten extra. Ebenso optional kommen Runflat-Reifen und ein Reifendruckkontrollsystem an Bord. Das aufpreispflichtige Head-Up-Display projiziert wichtige Informationen direkt in das Sichtfeld des Fahrers.

2,3

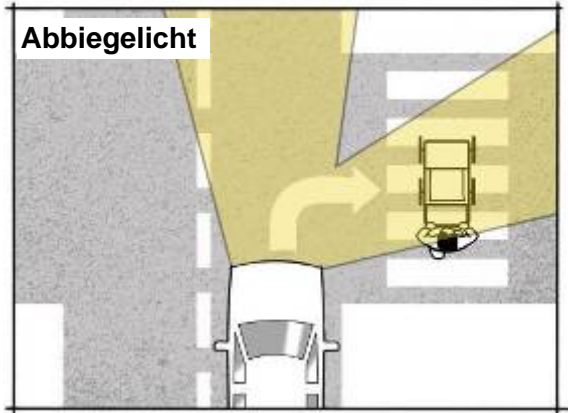
Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zur Zeit der Testveröffentlichung noch nicht vor. Frontairbags, durchgehende Kopfairbags und vordere Seitenairbags sind serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen bieten für Personen bis 1,85 m ausreichenden Schutz und sind ausreichend Nahe am Kopf positioniert. Die Hinteren sind bis 1,75 m Körpergröße ausreichend, haben aber etwas viel Abstand zum Kopf. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall hohe Zugkraft an den Türen aufbringen. Bei Wahl des Navigationssystems mit integrierter Handyvorbereitung ist ein automatisches Notrufsystem enthalten, welches bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält die Verbindung mit den verletzten Insassen, bis die Rettungskräfte eintreffen. Die ersten drei Jahre ist dieser Service kostenfrei, danach verlangt BMW leider saftige Gebühren.

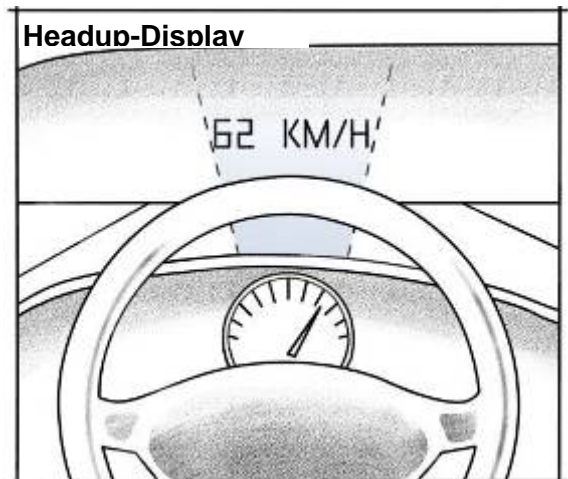
⊖ Für die Rücksitze gibt es keine Kontrollleuchten, die zum Angurten ermahnen. Seitenairbags hinten sind auch gegen Aufpreis nicht zu haben.

Kurvenlicht


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

Abbiegelicht


Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Headup-Display


In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich mit den Sicherheitsgurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen oder auch mittels Isofix-System sicher befestigen. Nur gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Frontairbag mit einem Schalter deaktivierbar, dann darf auf diesem Platz eine rückwärtsgerichtete Babyschale gesichert werden. Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor. Die Fensterschließkräfte sind erfreulich gering, ein Einklemmschutz ist auf allen Plätzen vorhanden. Die Verletzungsgefahr für beispielsweise spielende Kinder ist somit gering.

4,0 Fußgängerschutz

⊖ Ein Crashversuch nach EuroNCAP liegt zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor. SUV zeigen aber im Allgemeinen aufgrund ihrer stabilen Bauart ein schlechtes Ergebnis. Deswegen wird dem auch dem neuen X3 ein nur mäßiger Fußgängerschutz prognostiziert.

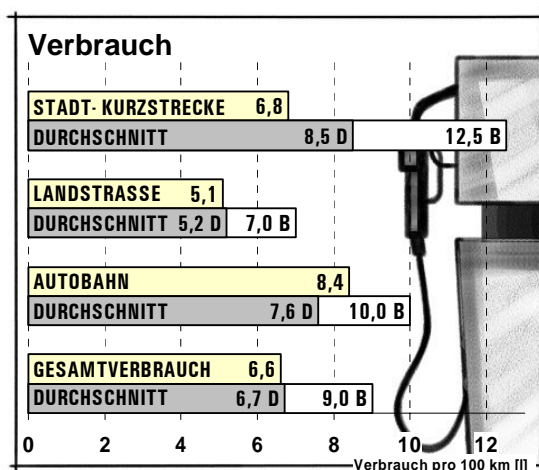
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Der Kraftstoffkonsum (durchschnittlicher Testverbrauch) des X3 xDrive 20d beläuft sich auf 6,6 l Diesel alle 100 km. Innerorts beträgt der Verbrauch 6,8 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 8,4 l pro 100 km. Der CO₂-Ausstoß liegt bei durchschnittlichen 173 g/km. Das reicht beim ADAC-EcoTest für 30 Punkte.

1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, im ADAC EcoTest werden 41 von 50 möglichen Punkten erreicht. Damit bekommt der X3 in Verbindung mit den Punkten für die CO₂-Emissionen 71 Punkte und somit vier Sterne.



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

3,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,2 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch führt auch zu durchschnittlichen Betriebskosten. Daran ändert auch nichts, dass sich der X3 mit günstigem Dieselmotorkraftstoff zufrieden gibt.

3,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige 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. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

- + BMW spendiert nach eigenen Angaben dem X3 durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

0,6 Wertstabilität*

+ SUV sind groß im Rennen, vor allem die Modelle von BMW. Der X3 ist im Vergleich zu seinen größeren Brüdern auch im Unterhalt etwas erschwinglicher. Dem neuen Modell mit modernster Antriebs- und Sicherheitstechnik wird ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,8 Kosten für Anschaffung*

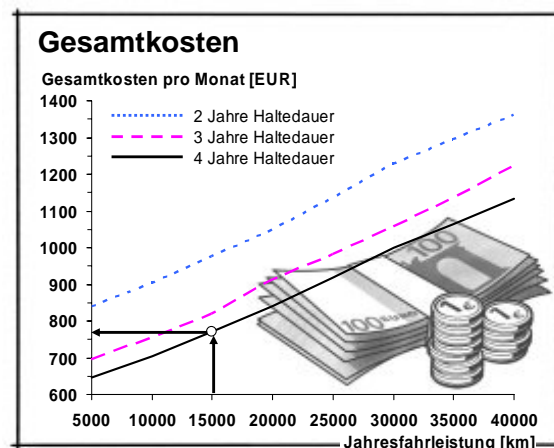
- Allgemein sind die Fahrzeuge der Marke BMW in einem höheren Preissegment angesiedelt. Der X3 xDrive 20d hat allerdings den übermäßig hohen Grundpreis von 39.400 €. Ebenso markentypisch ist die lange Aufpreisliste, wodurch man mit einem wesentlich höheren Kaufpreis rechnen muss, wenn man nicht auf die vielen nützlichen Optionen verzichten will. Nach ADAC-Ausstattungsstandard muss man zusätzlich 4.530 € investieren um ein der Fahrzeugklasse entsprechendes Ausstattungsniveau zu erreichen.

4,4 Fixkosten*

- Auch die Fixkosten sind hoch. Für die Kfz-Steuer muss man jährlich 248 € bezahlen. Zudem rangiert das X3 in allen Versicherungsklassen an den teuersten Positionen.

4,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die Fixkosten sind hoch. Der gute prozentuale Werterhalt wird durch die hohen Anschaffungskosten relativiert. Die Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten liegen im Mittelfeld. Somit sind die monatlichen Gesamtkosten ebenso auf durchschnittlichem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 771 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	xDrive28i	xDrive35i	xDrive20d	xDrive30d
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	6/2979	4/1995	4/2993
Leistung [kW(PS)]	190(258)	225(306)	135(184)	190(258)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	310/2600	400/1200	380/1750	560/2000
0-100 km/h[s]	6,9	5,7	8,5	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	245	210	230
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,9 SP	9,8 SP	6,6 D	k.A. D
CO2 [g/km]	210	204	149	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/23/24	21/23/24	20/23/24	n.b./n.b./n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	240	228	248	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	957	1077	771	k.A.
Preis [Euro]	45.950	52.150	39.400	49.250

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R17V
Reifengröße (Testwagen)	245/50R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/ 5,1/ 8,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km / 173g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4648/1881/1661 mm
Leergewicht/Zuladung	1860 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/790 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	1015 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	130 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	104 Euro
Monatlicher Wertverlust	471 Euro
Monatliche Gesamtkosten	771 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/23/24
Grundpreis	39.400 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.



BMW X3 xDrive20d (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	430 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle	1.100 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	ab 420°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.300 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	1.100 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	430 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	780 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	260 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (inkl. Bremsfunktion)	480 Euro°
Xenonlicht	1.040 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Klimaautomatik (1 Zone)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.600°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (elektr. schwenkbar)	1.200 Euro
Lackierung Metallic	840 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.510 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest