



## BMW X3 sDrive18d (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

Der X3 wartet nicht mit spektakulären Überraschungen auf. Er ist ein typischer Vertreter der großen BMW-Familie. Die Verarbeitung ist hochwertig, die Bedienung auf Top-Niveau. Ebenso lobenswert ist der hohe Sicherheitsstandard. Im Innenraum ist reichlich Platz vorhanden, nur die Kopffreiheit der Fondpassagiere ist begrenzt. Der Zweiliter-Dieselmotor mit 105 kW/143 PS stellt die Basismotorisierung dar und ist die einzige Variante, die mit Heckantrieb ausgeliefert wird. Der Motor zeigt sich durchzugsstark und die Leistung reicht aus, um ordentlich im Verkehr mitschwimmen zu können. Die typische Agilität eines BMW vermisst man bei dieser Motorisierung aber. Das lang übersetzte Sechsgang-Schaltgetriebe zwingt zudem oft dazu einen Gang zurückzuschalten. Wirkliche Verbrauchsrekorde stellt der X3 18d nicht auf. Beim ADAC EcoTest hat er einen mittleren Testverbrauch von 6,1 l/100 km - das reicht insgesamt nur für drei Sterne. Der hohe Kaufpreis (Grundpreis 36.400 €) und die hohen Unterhaltskosten dürften den Kreis der potentiellen X3-Käufer 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

2,3 AUTOTEST

3,1 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,9 Stadtverkehr

2,5 Senioren

1,9 Langstrecke

2,0 Transport

2,6 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

## Verarbeitung

Die Verarbeitung des X3 liegt auf sehr hohem Niveau.

**+** Die Karosserie ist sehr gut verarbeitet. Spaltbreiten an Türen und Klappen fallen gleichmäßig und gering aus. Bis auf vereinzelt nicht perfekt ausgeführte Schweißpunkte wurde 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. Vorn 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. Im Bordwerkzeug sollte aber ein Adapter vorhanden sein, der auch die Betankung per Kanister ermöglicht.

## Alltagstauglichkeit

Nicht zuletzt aufgrund der großen Reichweite erhält der X3 eine gute Benotung der Alltagstauglichkeit. Es dürfen maximal 450 kg zugeladen werden.

**+** Mit einer Tankfüllung kann der BMW über 1.000 Kilometer gefahren werden. Die optionalen Runflat-Reifen erlauben bei Druckverlust eine Weiterfahrt mit ca. 80 km/h noch 100 bis 200 Kilometer weit. Auf der Dachreling können bis zu 100 kg befestigt werden. Gebremste Anhänger dürfen bis zu zwei Tonnen wiegen, ohne Bremse dürfen 750 kg angehängt werden. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz, der hintere Mittelsitz stellt nur auf kurzen Strecken zufrieden.

**-** Wagenheber und Radmutternschlüssel werden nicht mitgeliefert.

## Sicht

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 Außenspiegel sind groß, haben einen asphärischen Bereich, der den Toten Winkel deutlich verkleinert, und sorgen für gute Rücksicht. Helle Bi-Xenonscheinwerfer, dynamisches Kurvenlicht mit Abbiegelicht und der Fernlichtassistent kosten extra; das Xenonlicht leuchtet die Straße sehr homogen aus, Kurvenlicht und Abbiegelicht verbessern die Straßenausleuchtung zusätzlich. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch bei mäßigen Sichtverhältnissen. Gegen Aufpreis gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel. Bei Regen sorgt das große Wischerfeld für gute Sicht nach vorn.



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

⊖ 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.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

Trotz monströser Schweller gelingt das Ein- und Aussteigen beim X3 recht gut.

⊕ 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 Zutrieb 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 den Heimweg. Außerdem strahlt der BMW das Umfeld aus und bietet eine Fußraumbeleuchtung.

⊖ Die Schweller, die es zu überwinden gilt, sind sehr hoch und breit.

## 2,3 Kofferraum-Volumen\*

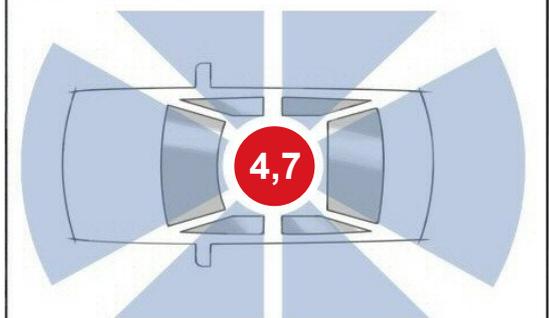
Mit 400 Liter Fassungsvermögen unterhalb der Gepäckraumabdeckung liegt der Kofferraum des SUV im Mittelfeld seiner Klasse.

⊕ Bei umgeklappter Rücksitzbank stehen 790 Liter Gepäckraumvolumen zur Verfügung (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Beladen bis zum Dach ist problemlos möglich. Dann stehen knapp 1.500 Liter zur Verfügung. Hinter der Rücksitzbank können bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden.

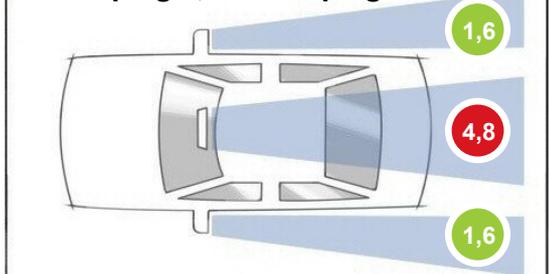
## 2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Ein- und Ausladen gelingt ohne große Mühen. Mit 69,5 cm dürfte die Ladekante aber etwas niedriger über der Fahrbahn liegen.

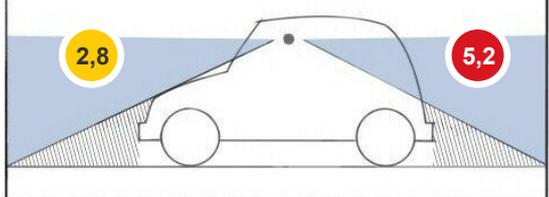
### Rundumsicht



### 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.



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

⊕ Die große Heckklappe öffnet durch Tastendruck, auch auf dem Fahrzeugschlüssel. Optional wird sie auch per Taste automatisch geschlossen (nicht im Testwagen). 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

Das Gepäckabteil ist praktisch aufgebaut.

⊕ Die Rücksitzbank ist dreigeteilt umklappbar. Der Klappmechanismus ist unkompliziert und kann von vorn 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. Ein Trennnetz schützt die Passagiere vor losen Gegenständen beim Bremsen.

## 1,8 INNENRAUM

### 1,3 Bedienung

Trotz vielfältigster Einstellmöglichkeiten gelingt die Bedienung bereits nach kurzer Eingewöhnungszeit einwandfrei.

⊕ 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. Lichtdrehschalter und die daneben platzierten Taster für die Nebelleuchten sind optimal angebracht. Optional ist der Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet. 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 im Kombiinstrument nun auch wieder 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.



**Der Fahrerplatz überzeugt durch hervorragende Verarbeitung und ausgezeichneter Funktionalität.**

Keine Fragen wirft die elektrische Sitzeinstellung auf (gegen Aufpreis). Vorn 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 Schiebetrieb 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.

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

---

## 2,0 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.

---

## 2,3 Raumangebot hinten\*

➕ Sind die vorderen Sitze für Personen von 1,85 m Größe eingestellt, so könnten bezüglich der Beinfreiheit 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.



---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den X3 sind keine Sitzvarianten erhältlich.

**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

---

### 2,3 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 SUV 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. Auf Kopfsteinpflaster nimmt man im Innenraum nur leichtes Knarren wahr.

## 1,5 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

Im Innenraum herrscht entspannte Ruhe.

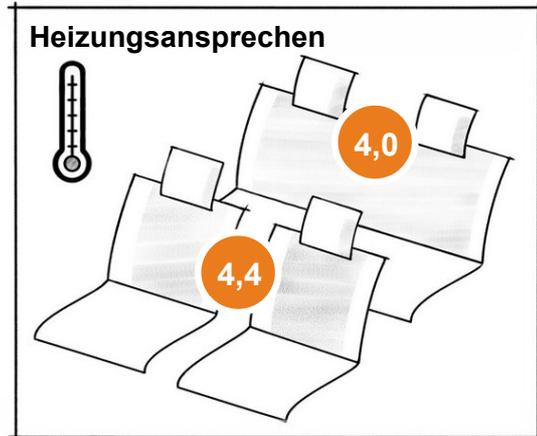
⊕ Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im geschlossenen Innenraum (66,6 dB (A)) ist niedrig. Auch subjektiv bleibt es im X3 angenehm leise, selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn. Windgeräusche und Abrollgeräusche nimmt man nur in geringem Maße wahr. Der Motor macht in bestimmten Betriebszuständen immer mal wieder auf sich aufmerksam, stört aber nicht wirklich.

## 2,6 Klimatisierung

Geregelt ist die Klimaautomatik fein, die Heizleistung stellt aber nicht zufrieden.

⊕ 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.

⊖ Die Heizleistung reicht für ein Premium-Fahrzeug wie dem X3 nicht aus.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,9 Fahrleistungen\*

Der Zweiliter-Diesel mit 105 kW/143 PS stellt die Basismotorisierung im X3 dar. Langsam ist der SUV mit dem kleinen Diesel nicht, aber typische Agilität eines BMW vermisst man gelegentlich schon. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 6,4 Sekunden. Die Maschine zeigt sich im vierten und fünften Gang erfreulich durchzugsstark, der lange sechste Gang zwingt aber oft zum Zurückschalten.

## 2,5 Laufkultur

⊕ Typisch für einen BMW-Diesel mit vier Zylindern nimmt man in Lenkrad und Schalthebel Vibrationen wahr. Sonst ist der Innenraum aber weitgehend vibrationsfrei. Nur gelegentlich knurrt der Selbstzünder etwas.

## 1,9 Schaltung

Das Schaltgetriebe erfreut durch Knackigkeit und Leichtgängigkeit.

⊕ 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. Am Berg unterstützt sowohl eine Berganfahrhilfe als auch eine Bergabfahrhilfe. Durch den kleinen Motor verlangt die Kupplungsbedienungs beim Anfahren gelegentlich etwas "Fingerspitzengefühl" im Fuß.

## 2,3 Getriebeabstufung

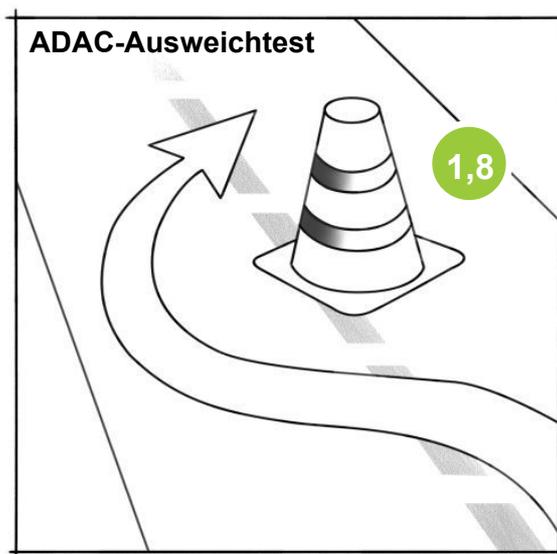
⊕ Das 6-Stufen-Getriebe ist der Charakteristik des Motors sehr gut angepasst. Dieser kann sein volles Temperament entfalten und optimal in Vortrieb umsetzen. Die Ganganschlüsse sind stimmig, es gibt keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit nur 2.300 Touren. Das niedrige Drehzahlniveau senkt zwar den Spritverbrauch, zwingt aber aufgrund des kleinen Motors oft zum Zurückschalten.

# 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

## 2,1 Fahrstabilität

Auch ohne Allradantrieb läuft der X3 sehr stabil und sicher.

⊕ Der BMW X3 vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die straffe, kräftig in die Mittellage zurückstellende Lenkung. Beim ADAC-Ausweichetest 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. Auch ohne Allradantrieb und Differenzialsperre bietet der X3 guten Vortrieb. Auf weniger griffigem Untergrund wird er von der serienmäßigen Traktionskontrolle gezügelt. Das Kurvenverhalten ist in schnell gefahrenen Kurven deutlich untersteuernd ausgelegt und für jedermann gut beherrschbar. Provoziert man mit Lastwechseln, so drückt der X3 sanft über die Hinterachse nach außen, wird aber durch DSC schnell stabilisiert.



Beim ADAC-Ausweichetest 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.

## 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 (im Testwagen vorhanden).
- Ein Wendekreis von 12 Metern ist zu viel.

## 1,9 Bremse

Die Bremsanlage zeigt sich kräftig und standhaft.

- + Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 36,2 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.

## 2,0 SICHERHEIT

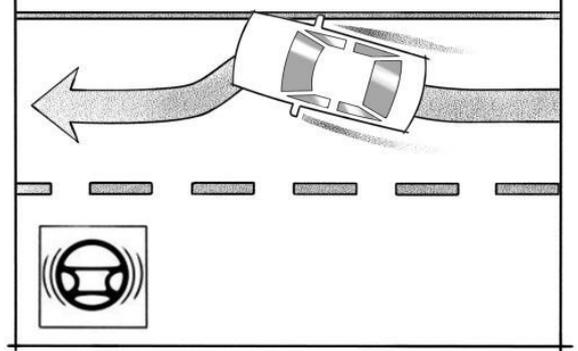
### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + 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. Ebenso gegen Aufpreis sind eine Kollisionswarnung, eine Verkehrszeichenerkennung und ein Spurhalteassistent erhältlich.

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

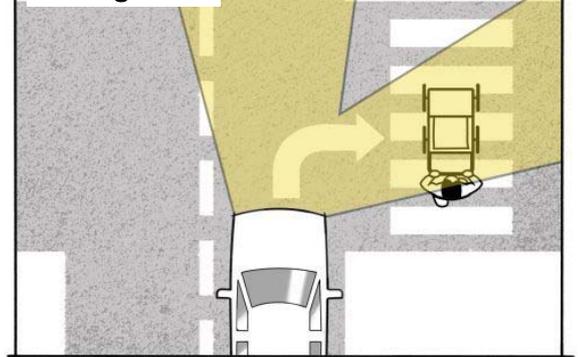
Der X3 überzeugt mit hervorragenden Ergebnissen beim ADAC Crashtest. Im Bereich Insassenschutz erreicht er 88% der möglichen Punkte und somit fünf Sterne.

#### Spurhalteassistent



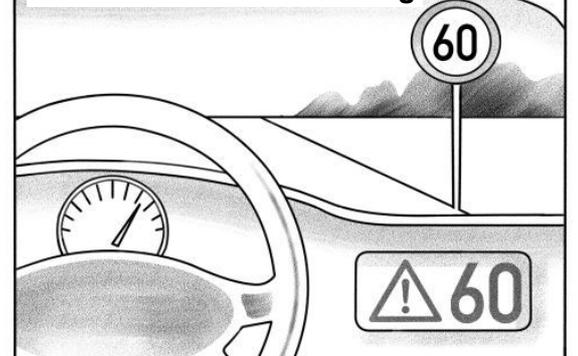
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### 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.

#### Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

⊕ Frontairbags, durchgehende Kopfairbags und vordere Seitenairbags sind serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen bieten für Personen bis 1,81 m ausreichenden Schutz und sind ausreichend Nahe am Kopf positioniert. Die Hinteren sind bis 1,73 m Körpergröße ausreichend, haben aber etwas viel Abstand zum Kopf. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen. Bei Wahl der Option Intelligenter Notruf wird bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale hergestellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält die Verbindung mit den verletzten Insassen, bis die Rettungskräfte eintreffen.

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

## 1,7 Kindersicherheit

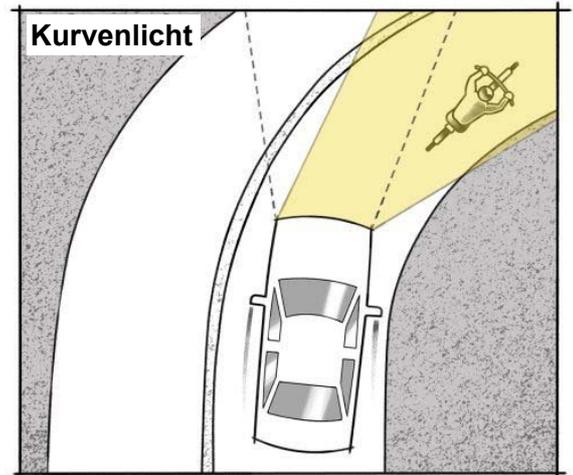
Im BMW lassen sich alle gängigen Kinderrückhaltesysteme lagestabil befestigen.

⊕ 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. Beim ADAC Crashtest erreicht der X3 bei der Kindersicherheit 83% der möglichen Punkte. Die Fensterschließkräfte sind erfreulich gering, ein Einklemmschutz ist auf allen Plätzen vorhanden. Die Verletzungsgefahr für beispielsweise spielende Kinder ist somit gering.

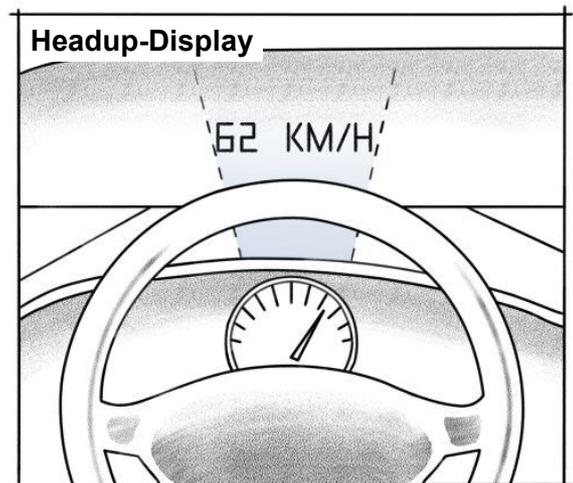
⊖ Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können auch von Kindern leicht deaktiviert werden.

## 2,9 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erhält der X3 beim Fußgängerschutz 53% der möglichen Punkte. Vor allem die vorderen und seitlichen Bereiche der Motorhaube bergen noch zu viel Verletzungspotenzial.



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



**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.

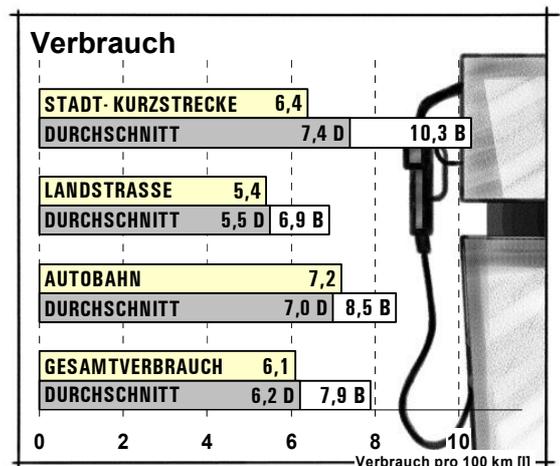
## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO2\*

Der Kraftstoffkonsum (durchschnittlicher Testverbrauch) des X3 sDrive 18d beläuft sich auf 6,1 l Diesel alle 100 km. Innerorts beträgt der Verbrauch 6,4 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 7,2 l pro 100 km. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegt bei durchschnittlichen 195 g/km. Das reicht beim ADAC-EcoTest für 25 Punkte.

### 2,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind akzeptabel, im ADAC EcoTest werden 35 von 50 möglichen Punkten erreicht. Damit bekommt der X3 in Verbindung mit den Punkten für die CO<sub>2</sub>-Emissionen 60 Punkte und somit drei Sterne.



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

## 3,1 AUTOKOSTEN

### 2,5 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt.

⊕ Da sich der X3 mit dem relativ günstigen Dieselmotorkraftstoff begnügt, liegen die Betriebskosten auf erträglichem Niveau.

### 3,6 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).

### 1,0 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.

## 4,6 Kosten für Anschaffung\*

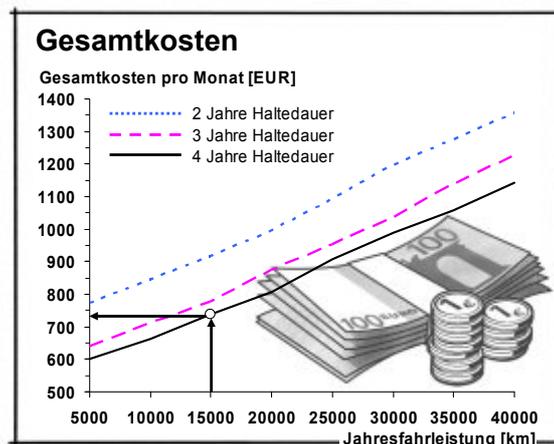
– Allgemein sind die Fahrzeuge der Marke BMW in einem höheren Preissegment angesiedelt. Der X3 sDrive 18d hat allerdings einen sehr hohen Grundpreis von 36.400 €. Ebenso markentypisch ist die lange Aufpreisliste, wodurch man mit einem wesentlich höheren Kaufpreis rechnen muss, wenn man nicht auf die vielen nützlichen Optionen verzichten will. Nach ADAC-Ausstattungsstandard muss man zusätzlich 4.540 € investieren um ein der Fahrzeugklasse entsprechendes Ausstattungsniveau zu erreichen.

## 4,9 Fixkosten\*

– Auch die Fixkosten sind hoch. Für die Kfz-Steuer muss man jährlich 240 € bezahlen. Zudem rangiert des X3 in allen Versicherungsklassen an den teuersten Positionen.

## 2,8 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: 739 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	xDrive20i	xDrive28i Automatic	xDrive35i Automatic	sDrive18d	xDrive20d	xDrive30d Automatic	xDrive35d Automatic
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	6/2979	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	180 (245)	225 (306)	105 (143)	135 (184)	190 (258)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	400/1200	360/1750	380/1750	560/1500	630/1500
0-100 km/h[s]	8,3	6,7	5,7	9,9	8,5	6,2	5,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	230	245	195	210	230	244
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,9 SP	7,5 SP	8,8 SP	5,1 D	5,6 D	6,0 D	6,1 D
CO2 [g/km]	184	175	204	135	149	159	162
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/22/24	21/26/24	21/26/24	19/25/24	19/25/24	20/25/24	20/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	188	170	248	240	268	383	389
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	842	960	1130	739	783	933	1030
Preis [Euro]	38.000	46.700	53.000	36.400	39.900	50.100	55.100

### 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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/50R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,2/11,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,4/5,4/7,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	135 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>195 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,6 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4648/1881/1661 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2100 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1800 kg/450 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>400 l/790 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	<b>1095 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>119 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>71 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>141 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>408 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>739 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/24
Grundpreis	36.400 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.150 Euro
elektronische Dämpferkontrolle	990 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	1.190 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	790 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	ab 420°
Runflat-Reifen	290 Euro°
Spurassistent (inkl. Auffahrwarnung)	520 Euro°
Tempomat (inkl. Bremsfunktion)	490 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
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	1.550 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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

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