



## BMW X3 xDrive20d Steptronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

**A**uch nach dem Facelift darf man beim BMW X3 keine spektakulären Neuigkeiten erwarten. Das Design ist etwas pfiffiger geworden. Vor allem aber wurde die Ausstattung aufgewertet. Der Beifahrerairbag ist nun serienmäßig deaktivierbar, zudem ist die intelligente Notruf-Funktion ohne Aufpreis an Bord. Zumindest optional sind nun alle klassentypischen Assistenzsysteme erhältlich, wie z.B. der Notbremsassistent, der auch stehende Hindernisse erkennt. Insgesamt ist der Sicherheitsstandard hoch. Die Verarbeitung ist hochwertig, die Bedienung der umfangreichen Funktionen relativ schnell erlernt. Der Zweiliter-Dieselmotor mit 140 kW/190 PS stellt die größere Vierzylinder-Dieselvariante dar, ist serienmäßig mit dem intelligenten Allradantrieb xdrive kombiniert und sorgt für ordentliche Fahrleistungen. Die Achtgang-Automatik von BMW ist wie gewohnt auf Top-Niveau. Arg sparsam läuft der X3 20d nicht. Beim ADAC EcoTest hat er einen mittleren Testverbrauch von 6,2 l/100 km - das reicht insgesamt gerade so zu vier Sternen. Der hohe Kaufpreis (Grundpreis 43.650 Euro) und die hohen Unterhaltskosten dürften den Kreis der potenziellen X3-Käufer stark einschränken. Als Gegenleistung erhält man aber ein sehr wertstabiles Fahrzeug. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi Q5, Honda CR-V, Infiniti QX50, Jeep Cherokee, Range Rover, Mazda CX5, Mercedes GLK, Nissan X-Trail.

- +** sehr gute Verarbeitung, funktionelle Bedienung, komfortables & gut abgestuftes Automatikgetriebe, hoher Sicherheitsstandard, viel Komfort, kräftige Bremsanlage
- hoher Anschaffungspreis, hohe Fix- und Werkstattkosten, keine Garantie - nur gesetzliche Sachmängelhaftung



### ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,9 Stadtverkehr

2,4 Senioren

1,8 Langstrecke

1,8 Transport

2,4 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2014  
Text: Stefan Giuliani

2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

### Verarbeitung

⊕ 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 im Notfall auch die Betankung per Kanister ermöglicht.

2,0

### Alltagstauglichkeit

⊕ Mit einer Tankfüllung von 67 Litern kann der BMW ca. 1.080 Kilometer gefahren werden (berechnet auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Es dürfen maximal 555 kg zugeladen werden. Auf dem Dach können bis zu 100 kg befestigt werden. Gegen Aufpreis ist eine Dachreling erhältlich, die aber im Testwagen nicht verbaut war. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 2,4 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.

⊖ Im Testwagen war nur ein Reifenreparaturset vorhanden, das nur bei kleinen Beschädigungen der Reifen adäquate Hilfe bietet. Gegen Aufpreis wären auch Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich, die eine Weiterfahrt bis zur Werkstatt ermöglichen. Wagenheber und Radmutternschlüssel werden nicht mitgeliefert.

3,2

### 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, der linke hat einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel deutlich verkleinert. Helle Bi-Xenonscheinwerfer, dynamisches Kurvenlicht mit Abbiegelicht und der Fernlichtassistent kosten extra (im Testwagen nur Xenon verbaut). Das Xenonlicht leuchtet die Straße sehr homogen aus. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch bei mäßigen Sichtverhältnissen. Gegen Aufpreis gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel (nicht im Testwagen). 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 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. Gegen Aufpreis sind eine Rückfahrkamera und auch die Rundumsicht aus Vogelperspektive erhältlich, die aber im Testwagen nicht verbaut waren. Selbst die Parksensoren an Front und Heck kosten beim X3 Aufpreis.

## 2,3 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, sodass sich auch groß gewachsene Personen kaum den Kopf stoßen können. Auch zu den hinteren Plätzen gestaltet der Zustieg bequem, nur die Türen dürften dabei etwas weiter öffnen. Die Zentralverriegelung wird per Fernbedienung gesteuert, mit der auch die Seitenscheiben geöffnet und geschlossen werden können. Optional ist auch der schlüssellose Komfortzugang erhältlich. Dieser war aber im Testwagen nicht verbaut. Die massiven Türbremsen halten die Türen sicher offen, wenngleich auch hinten nur zwei Rastungen vorhanden sind. Über jeder Tür ist am Dachhimmel ein Haltegriff eingebaut, der das Verlassen des Fahrzeugs erleichtert. 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.

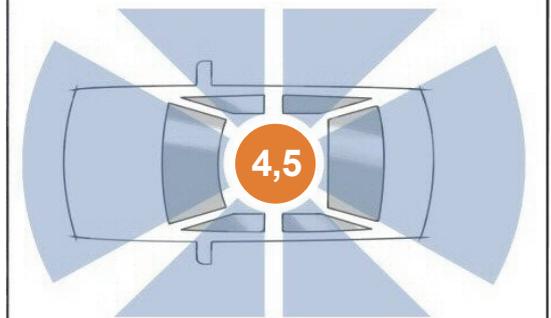
## 2,3 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Mit 400 Liter Fassungsvermögen unterhalb der Gepäckraumabdeckung liegt der Kofferraum des SUV im Mittelfeld seiner Klasse. Entfernt man aber die Abdeckung und belädt bis zum Dach, finden 605 Liter ihren Platz. Bei umgeklappter Rücksitzlehne stehen 790 Liter Gepäckraumvolumen zur Verfügung (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Belädt man bis zum Dach können 1.465 Liter zugeladen werden. Hinter der Rücksitzbank können bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden.

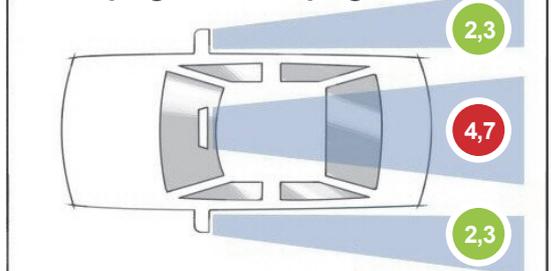
## 2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Ein- und Ausladen gelingt ohne große Mühen. Mit 70 cm dürfte die Ladekante aber etwas niedriger über der Fahrbahn liegen.

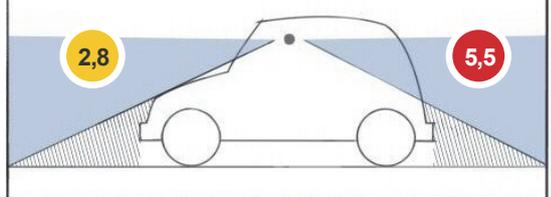
### Rundumsicht



### 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



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.

## 1,4 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne 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. Unter dem Gepäckraumboden findet man praktische Fächer mit 20 Litern zusätzlichem Volumen. Es sind etliche offene und geschlossene Ablagen sowie verschiebbare Zurrösen und klappbare Haken vorhanden. Durch das separat klappbare Mittelteil der Rücksitzlehne können auch lange Gegenstände durchgeladen werden. Ein Trennnetz schützt die Passagiere vor losen Gegenständen beim Bremsen.

## 2,0 INNENRAUM

### 1,7 Bedienung

+ Trotz vielfältigster Einstellmöglichkeiten gelingt die Bedienung bereits nach relativ 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 Wählhebel sind einwandfrei angeordnet. Das Gaspedal ist stehend ausgeführt und sorgt für viel Bedienkomfort. Gestartet wird mit einem gut sichtbaren und beleuchteten Startknopf. Der Schlüssel muss sich zum Starten nur im Innenraum befinden. Gegen Aufpreis werden die Scheibenwischer per Regensensor gesteuert (nicht im Testwagen). Ebenso wird dann das Licht automatisch ein- und ausgeschaltet. Lichtdrehshalter und die daneben platzierten Taster für die Nebelleuchten sind optimal angebracht. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist gut platziert und bezüglich der Bedienung klar strukturiert. Per Luftgütesensor wird automatisch auf Umluftbetrieb umgeschaltet (Option). Die Heckscheibenheizung wird nach gewisser Betriebsdauer automatisch deaktiviert, um keine Energie zu verschwenden. 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. 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. Die acht Stationstasten des Radiobedienteils lassen sich frei programmieren und sind als Sensortasten ausgelegt - eine Fingerberührung genügt um sie zu aktivieren. Optional sind HiFi Systeme erhältlich, welche den Innenraum des X3 in einen Konzertsaal verwandeln. Aber auch mit den Standardlautsprechern kann man gut leben. Alle vier Fensterheber haben eine Antippautomatik und funktionieren auch ohne Zündung. Vorn und hinten ist das Angebot der Ablagen vielfältig. Vor allem die großen, beleuchteten Türtaschen, welche auch große Getränkeflaschen aufnehmen, sind sehr praktisch.



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

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. Die eingestellte Geschwindigkeit wird dem Fahrer angezeigt. Per Head-Up-Display werden dem Fahrer optional wichtige Informationen an die Windschutzscheibe projiziert (nicht im Testwagen).

⊖ Empfehlenswert ist elektrische Sitzeinstellung (nicht im Testwagen). Bei der mechanischen Variante ist die Rückenlehne grob gerastet. Um die Sitzhöhe zu justieren, muss man den Sitz mehr oder weniger stark belasten - während der Fahrt kaum möglich. 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. 1,95 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 knapp 1,90 m. Die Innenbreite ist großzügig, das subjektive Raumempfinden ohne Tadel.



Auf den äußeren hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den X3 sind keine Sitzvarianten erhältlich. Die Rücksitzbank kann nicht verschoben oder die Rückenlehnen eingestellt werden.

---

## 2,0 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

⊕ Das Standard-Fahrwerk ist recht straff abgestimmt, bietet aber ausreichend Restkomfort, welcher allerdings nicht an das Niveau der Limousine heran reichen kann. Wer sich nicht unbedingt die Dämpferhärte individuell auf die Fahrbahngegebenheiten anpassen will, kann getrost auf das adaptive Fahrwerk (Dynamische Dämpfer Control) verzichten. Typisch für ein SUV spricht er auf feine Unebenheiten aufgrund der hohen ungefederten Massen etwas ruppig an. Insgesamt ist die Feder-Dämpfer-Abstimmung aber absolut langstreckentauglich. Lange Bodenwellen bringen das SUV nicht aus der Ruhe. Allerdings werden Einzelhindernisse (Bsp. Kanaldeckel) teilweise recht deutlich im Innenraum wahrgenommen. 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.

1,9

## Sitze

---

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen. Die optionalen Lordosenstützen waren nicht verbaut.

⊕ 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 die Breite der Seitenwangen, welche für sehr guten Seitenhalt sorgen, einstellen. 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.

1,3

## Innengeräusch

---

⊕ Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel imInnenraum (65,3 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.

1,6

## Klimatisierung

---

Der ADAC Heizungstest konnte aufgrund der technischen Voraussetzungen beim BMW X3 xDrive 20d nicht durchgeführt werden.

⊕ Fahrer und Beifahrer können 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.

2,0

## MOTOR/ANTRIEB

---

2,5

## Fahrleistungen\*

---

⊕ Der Zweiliter-Diesel leistet 140 kW/190 PS und sorgt für absolut zufriedenstellende Fahrleistungen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 5,6 Sekunden.

2,5

## Laufkultur

---

⊕ Natürlich hat ein Vierzylinder-Diesel nicht die besten Voraussetzungen, um eine laufruhige Motorisierung darzustellen. BMW macht aber das beste daraus. Auch wenn der Motor rau läuft und vor allem nach dem Kaltstart sein Verbrennungsprinzip nicht vollständig leugnen kann, weder Vibrationen noch Brumm- und Dröhnfrequenzen belasten die Passagiere nennenswert.

## 1,6 Schaltung

⊕ Sie Achtgang-Steptronic gehört zu den besten Automatikgetrieben, die in modernen Autos verbaut werden. Sie schaltet schnell, sanft und situationsgerecht. Nur bei plötzlicher Leistungsabforderung vergeht gelegentlich eine Sekunde, bis sie sich für die richtige Schaltstufe entscheidet. Die Bedienung des Wählhebels weicht etwas von der Norm ab, ist aber schnell erlernt und logisch aufgebaut. Die Kriechfunktion beim Anfahren setzt das Fahrzeug sanft aber vehement in Bewegung. Der Fahrtrichtungswechsel geschieht ebenfalls absolut ruckfrei. Am Berg unterstützt eine Berganfahrhilfe, die den X3 für kurze Zeit automatisch bremst und somit ein Zurückrollen verhindert. Bergab hält ein Bergabfahrassistent automatisch die Geschwindigkeit. Das Start-Stopp-System gibt keinen Anlass zur Kritik.

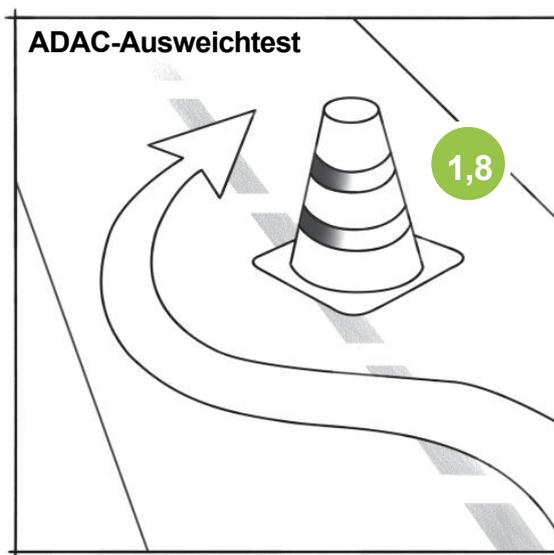
## 1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Achtgang-Automatik stellt für jeden Betriebszustand die passende Übersetzung zur Verfügung. Die lange Gesamtübersetzung sorgt für ein niedriges Drehzahlniveau und somit wenig Verschleiß und Verbrauch. Bei 130 km/h dreht der Motor nur mit gut 2.000 1/min.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der BMW X3 vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Gefühl. Nach einem plötzlichen Lenkimpuls neigt das SUV etwas zum Pendeln um die Mittellage. Es treten starke Karosseriebewegungen auf. DSC greift aber früh ein und stabilisiert das Fahrzeug sicher. 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. Dank intelligentem Allradsystem meistert der BMW jeglichen Untergrund souverän. 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-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.

### 2,7 Lenkung\*

⊕ Für ein SUV erfreut der X3 mit einer recht agilen Lenkung. Um die Mittellage spricht die Lenkung zwar etwas zögerlich an, bei etwas größeren Lenkwinkeln baut er 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 relativ direkt und trotzdem leichtgängig. Von Anschlag zu Anschlag sind drei Lenkradumdrehungen nötig. Gegen Aufpreis gibt es die variable Sportlenkung mit variabler Übersetzung (im Testwagen nicht vorhanden).

⊖ Ein Wendekreis von 12,2 Metern ist zu groß.

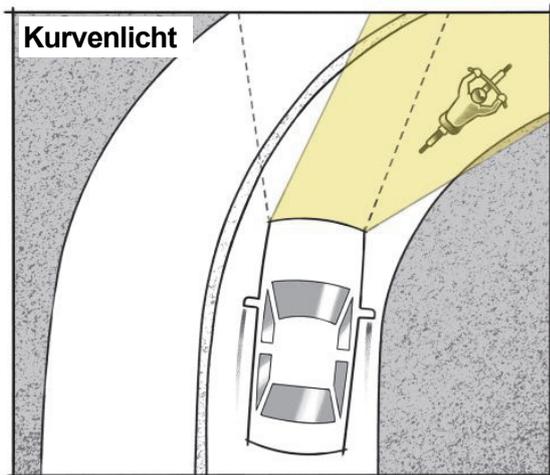
## 1,3 Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 34,5 m erforderlich (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 245/55 R17, Michelin Primacy 3 102W). 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 - dies sorgt für beispielhafte Spurtreue beim Bremsen in Kurven.

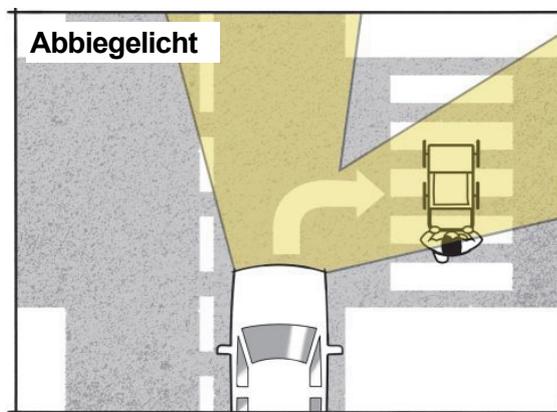
## 1,7 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

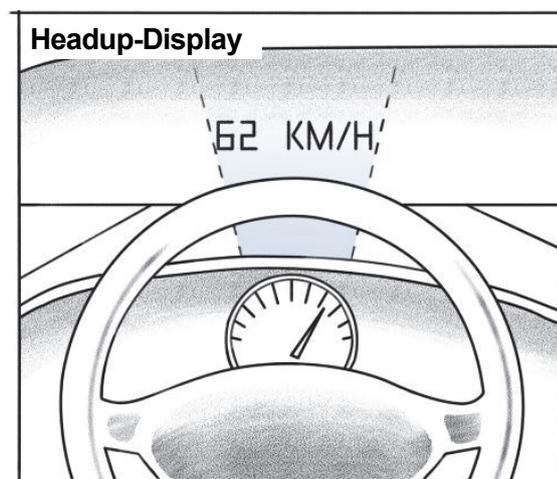
⊕ Serienmäßig verfügt der X3 über DSC (elektronische Stabilitätskontrolle), Bremsassistent und Bremslichter, die bei einer Gefahrenbremsung hochfrequent zu blinken beginnen und somit den nachfolgenden Verkehr warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stillstand, wird zusätzlich die Warnblinkanlage aktiviert. Die Brems- und Heckleuchten arbeiten mit LED-Technik und sind deswegen sehr gut erkennbar - sie sprechen deutlich schneller an als konventionelle Glühlampen (optional in Verbindung mit Xenon-Licht). Starten kann man nur bei getretenem Bremspedal und nicht eingelegter Fahrstufe. Unbeabsichtigtes Anrollen beim Starten wird dadurch verhindert. Dynamisches Kurvenlicht, Abbiegelicht und der Fernlichtassistent kosten extra (nicht im Testwagen). Ebenso optional kommen Runflat-Reifen zum Einsatz, die im Falle einer Reifenpanne das Fahrzeug stabiler halten und sogar die Weiterfahrt bis zur Werkstatt ermöglichen (nicht im Testwagen). Per Sensoren wird serienmäßig der Luftdruck in den Reifen kontrolliert und der Fahrer gewarnt, sollte ein Reifen Luft verlieren. Das aufpreispflichtige Head-Up-Display projiziert wichtige Informationen direkt in das Sichtfeld des Fahrers (nicht im Testwagen). Die optionale variable Sportlenkung passt den Lenkwinkel adaptiv an den Fahrzustand an (nicht verbaut). Ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich, aber nicht im Testwagen vorhanden ist das ACC-Notbremssystem, das Kollisionen auslöst und selbständige Bremsengriffe vornimmt, um Kollisionen zu vermeiden. Im Stadtverkehr reagiert es sogar auf stehende Hindernisse und Personen. Weitere Optionen sind der Spurverlassenswarner und der Totwinkelassistent (nicht im Testwagen). Gegen Aufpreis (nicht im Testwagen) ist eine Verkehrszeichenerkennung erhältlich, die per Kamera Verkehrsschilder abliest und dem Fahrer im Display oder im optionalen Head-Up-Display darstellt. Zeitliche Beschränkungen oder auch die Witterung (per Regensensor) wird berücksichtigt.



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



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.



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.

## 1,8 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 (Test 08/2011). Frontairbags, durchgehende Kopfairbags und vordere Seitenairbags sind serienmäßig an Bord. Vorn sind Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut. Die vorderen Kopfstützen bieten für Personen bis 1,85 m ausreichenden Schutz und sind ausreichend Nahe am Kopf positioniert. Die Hinteren sind bis ca. 1,75 m Körpergröße ausreichend, haben aber etwas viel Abstand zum Kopf. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen. Serienmäßig ist Intelligenter Notruf an Bord. Bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) wird 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.

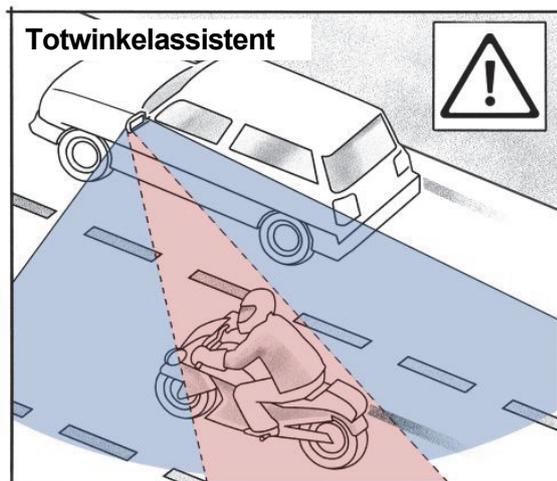
## 1,5 Kindersicherheit

**+** 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 (mit Einsteckhilfen) sicher befestigen. Der Beifahrer-Frontairbag ist nun endlich serienmäßig 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 (Test 08/2011). Die Fensterschließkräfte sind erfreulich gering, ein Einklemmschutz ist auf allen Plätzen vorhanden. Die Verletzungsgefahr für spielende Kinder ist somit gering.

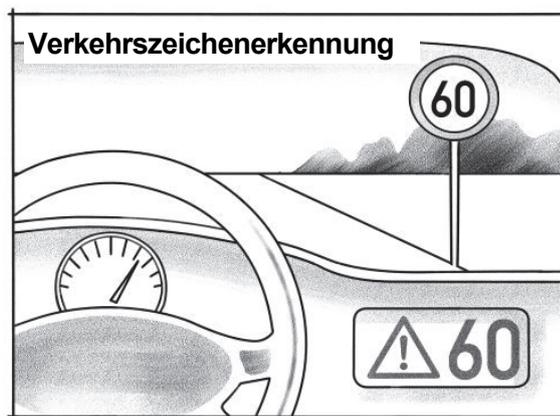
**-** Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können auch von Kindern leicht deaktiviert werden. Der mittlere Platz der Rücksitzbank ist von BMW nicht für Kindersitze freigegeben.

## 2,9 Fußgängerschutz

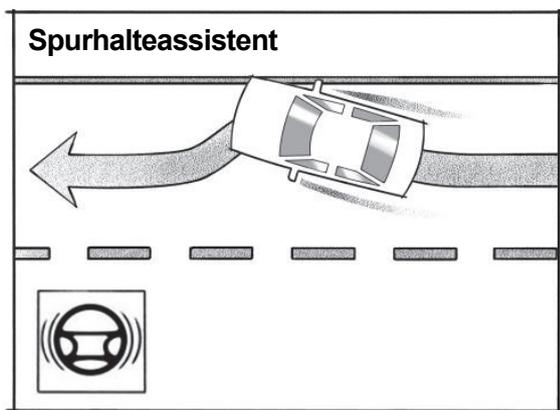
Beim ADAC Crashtest erhält der X3 beim Fußgängerschutz 53% der möglichen Punkte (Stand 08/2011). Vor allem die vorderen und seitlichen Bereiche der Motorhaube bergen noch zu viel Verletzungspotenzial.



**Totwinkelassistent**  
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



**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.



**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.

2,5

## UMWELT/ECOTEST

3,7

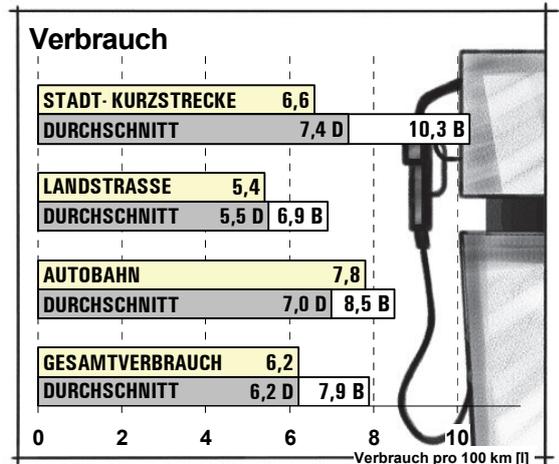
### Verbrauch/CO2\*

Beim ADAC EcoTest erreicht der X3 xDrive 20d eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 199 g/km. Daraus ergibt sich ein Testverbrauch von 6,2 Liter auf 100 Kilometer. Innerorts beträgt der Verbrauch 6,6 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 7,8 l pro 100 km. Das reicht beim ADAC EcoTest für 23 Punkte.

1,3

### Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich niedrig, im ADAC EcoTest werden 47 von 50 möglichen Punkten erreicht. Damit bekommt der X3 in Verbindung mit den Punkten für die CO<sub>2</sub>-Emissionen 70 Punkte und somit gerade so vier Sterne.



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

3,8

## AUTOKOSTEN

2,6

### 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.

3,9

### 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).

1,4

### Wertstabilität\*

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

## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

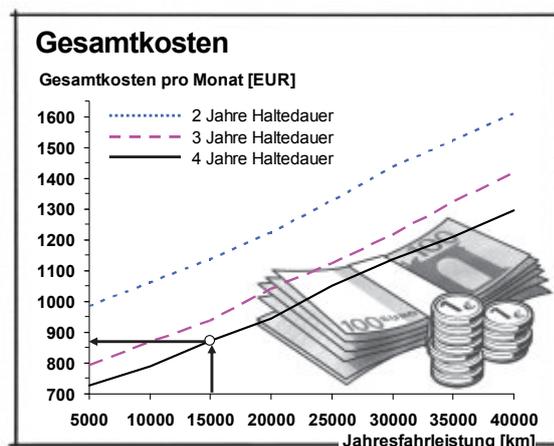
➔ Allgemein sind die Fahrzeuge der Marke BMW in einem höheren Preissegment angesiedelt. Der X3 xDrive 20d hat allerdings einen für ein Mittelklassefahrzeug extrem hohen Grundpreis von 43.650 €. Ebenso markentypisch ist die lange Aufpreisliste, wodurch man mit einem wesentlich höheren Kaufpreis rechnen muss, wenn man nicht auf die vielen nützlichen Optionen verzichten will.

## 4,9 Fixkosten\*

➔ Auch die Fixkosten sind hoch. Für die Kfz-Steuer muss man jährlich 276 € bezahlen. Zudem rangiert das X3 in allen Versicherungsklassen an den teuersten Positionen (KH: 21/VK: 24/TK: 24).

## 4,0 Monatliche Gesamtkosten\*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 872 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	sDrive20i Steptronic	xDrive28i Steptronic	xDrive35i Steptronic	sDrive18d	xDrive20d	xDrive30d Steptronic	xDrive35d Steptronic
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)	110 (150)	140 (190)	190 (258)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	400/1200	360/1500	400/1750	560/1500	630/1500
0-100 km/h[s]	8,2	6,5	5,6	9,5	8,1	5,9	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	230	245	195	210	232	245
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,0 SP	7,3 SP	8,3 SP	5,0 D	5,4 D	5,9 D	6,0 D
CO2 [g/km]	163	169	193	131	143	156	157
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/24	21/25/24	21/25/24	21/24/24	21/24/24	22/25/24	22/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	176	188	256	262	286	407	409
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	897	1063	1193	810	857	1059	1121
Preis [Euro]	39.250	48.300	54.600	37.600	41.500	51.700	56.700

### 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  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/55R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,15/12,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,6/5,4/7,8 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	138 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>199 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>65,3 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4657/1881/1661 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2090 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1810 kg/555 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>400 l/790 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2400 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	<b>1080 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>114 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>74 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>142 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>542 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>872 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/24/24
Grundpreis	43.650 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)	580 Euro
Abstandsregelung, elektronisch (Driving Assistant Plus)	1.620 Euro
Automatikgetriebe	2.150 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle	1.100 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (inkl. Kurvenlicht)	580 Euro
Head-Up-Display	1.100 Euro
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	580 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	750 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	ab 420
Runflat-Reifen	290 Euro
Spurassistent (Driving Assistant)	520 Euro
Tempomat (inkl. Bremsfunktion)	460 Euro°
Totwinkelassistent	560 Euro
Xenonlicht	980 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 1.490°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (elektr. schwenkbar)	1.200 Euro
Lackierung Metallic	840 Euro
Schiebe-Hubdach	1.500 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,1

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

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