



BMW X3 xDrive30e xLine Steptronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (215 kW/292 PS)

Die dritte Generation des BMW X3 ist erstmals als Plug-in-Hybrid erhältlich. Im Münchner Mittelklasse-SUV kommt der gleiche Antriebsstrang zum Einsatz, den wir bereits aus der 3er-Reihe kennen. Die Kombination aus dem Zweiliter-Turbobenziner und dem in das Getriebe integrierten Synchronmotor bringt es auf eine Systemleistung von 292 PS bzw. 215 kW. Rein elektrisch verbraucht der X3 im ADAC Ecotest durchschnittlich 30 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) und kommt mit dem 12-kWh-Akku knapp 45 km weit. Die Reichweite hängt natürlich stark vom jeweiligen Fahrprofil ab. Im Stadtverkehr ist sie höher, auf der Autobahn geht dem Akku deutlich eher der Saft aus. Im Hybridmodus fährt der Teilzeitstromer nach Möglichkeit elektrisch und wirft bei Bedarf den Benziner an. In diesem Fahrmodus kommt der Allradler auf einen hohen Verbrauch von 8,4 l/100 km – kein Wunder bei einem Leergewicht von knapp 2,1 Tonnen und den rasanten Fahrleistungen. Abgesehen vom 55 l kleineren Kofferraum und dem höher platzierten Ladeboden – darunter befindet sich die Antriebsbatterie – bringt das Plug-in-Hybrid-Konzept keine weiteren Einschränkungen mit sich. Der X3 30e überzeugt mit feinen Materialien und penibler Verarbeitung, eingängiger Bedienung und einem überzeugenden Fahrkomfort. Bei der Sicherheitsausstattung befindet sich das SUV ebenfalls auf dem Stand der Technik, aber leider verlangen die Münchner für viele Systeme Aufpreis. Etwas über 60.000 Euro ruft BMW für den X3 xDrive30e xLine auf und liegt damit preislich auf Augenhöhe mit einem X3 30d mit dem 286 PS starken Sechszylinder-Diesel. **Konkurrenten:** u. a. DS 7 Crossback E-Tense, Jaguar F-Pace P400e, Mercedes GLC de, Volvo XC60 Recharge.

- +** viele Assistenzsysteme erhältlich, hohe Verarbeitungs- und Materialqualität, überzeugendes Bediensystem, gehobener Federungskomfort, gute Fahrleistungen
- hoher Benzin- und Stromverbrauch, geringe Ladeleistung, hohe Ladekante, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,8**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,8 Verarbeitung

⊕ Der X3 kann in puncto Verarbeitungs- und Materialqualität überzeugen. Die Karosserie ist grundsätzlich sorgfältig verarbeitet, einzig das BMW-typisch breite Spaltmaß sowie das Schieppern der Türen, wenn sie mit heruntergefahrenen Seitenscheiben ins Schloss fallen, gefallen nicht.

Das Interieur punktet sowohl mit der sorgfältigen Verarbeitung als auch mit wertigen Materialien. Das Armaturenbrett des

Testwagens ist mit dem Sensatec-Kunstleder bezogen, Edelholzzierleisten sowie galvanisch behandelte Bedienelemente heben die Anmutung zusätzlich an. Beim Blick unter die Karosserie hinterlässt der X3 einen guten Eindruck: Der Unterboden ist großflächig verkleidet, lediglich im hinteren Bereich etwas zerklüftet.

3,0 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des BMW X3 30e liegt im ADAC Ecotest bei 44 km. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit dem 50-l-Tank etwa 595 km weit. Das Aufladen der Batterie (Bruttokapazität 12,0 kWh) dauert rund 3,5 Stunden bei 3,7 kW – der BMW kann leider nur einphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 13,3 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Neben einem Ladekabel für die Haushaltssteckdose ist auch ein Kabel mit Typ-2-Stecker serienmäßig an Bord.

Bei den Plug-in-Hybrid-Modellen ist die Tankklappe nur über eine Taste im Innenraum zu entriegeln – nach einer Entlüftungsphase kann die Klappe geöffnet und der Tankdeckel entfernt werden.

⊕ Die maximale Zuladung des Testwagens von 555 kg dürfte in den meisten Fällen für vier Erwachsene samt Gepäck

ausreichen. Davon können 100 kg auf dem Dach sowie 100 kg auf der optionalen Anhängerkupplung transportiert werden. Der X3 xDrive 30e gehört zu den wenigen Plug-in-Hybriden, der Anhänger ziehen darf. Die maximale Anhängelast für gebremste Hänger beträgt sehr gute 2,0 Tonnen (bei gebremsten Hängern 750 kg).

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

Ein Reifenreparaturset ist nur gegen Aufpreis zu haben. Ebenfalls optional erhältlich sind Reifen mit Notlauf-eigenschaften, die die Weiterfahrt im Falle einer Reifenpanne bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen. Das Angebot eines Notrads hat BMW zwischenzeitlich gestrichen.

2,4 Licht und Sicht

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

Während der Fahrer das Heck des SUV noch ordentlich abschätzen kann, entzieht sich die Vorderkante seinem Blick. Immerhin helfen beim Rangieren ab Werk Parksensoren vorn wie hinten. Für eine Rückfahrkamera, ein 360-Grad-Kamerasystem oder einen Parkassistenten verlangt BMW satten Aufpreis. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, bei den Außenspiegeln ist diese Funktion aufpreispflichtig und beschränkt sich auf die Fahrerseite. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzen beide Außenspiegel.

Serienmäßig gibt es LED-Abblend- und Halogen-Fernlicht – das Serienlicht kommt somit nicht an die hervorragende Ausleuchtung der optionalen Voll-LED-Scheinwerfer heran.

⊕ Wer häufig bei Dunkelheit unterwegs ist, sollte zu den adaptiven LED-Scheinwerfern samt blendfreiem - des Testwagens greifen. Sie überzeugen mit einer homogenen Lichtverteilung und einer guten Reichweite. Sie beinhalten



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

zudem ein separates Abbiegelicht und eine Kurvenlichtfunktion über schwenkende Scheinwerferlinsen – diese Funktion ist vor allem für kurvige Landstraßen sehr hilfreich. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist allerdings nicht einmal gegen Aufpreis zu haben.

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typischen, recht hohen Sitzposition gut.

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

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Die angenehme Sitzhöhe (56 cm über der Fahrbahn in der niedrigsten Sitzposition) ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das lediglich durch den sehr hohen Schweller beeinträchtigt wird. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, nur der Radlauf ragt in den im unteren Fußbereich recht schmalen Türausschnitt.

Ordert man die Ambientebeleuchtung, wird der Bereich unterhalb der Türen im Dunkeln beim Aufsperrern bzw. Aussteigen mit einem Lichtteppich erhellt.

⊖ Die Türrastungen (vorn drei, hinten zwei) sind nicht sonderlich kräftig ausgeführt. Die Folge: Die Türen fallen nach dem Öffnen oftmals wieder zu.

Der Testwagen war mit dem aufpreispflichtigen Display Key ausgestattet, der über ein LCD-Farbdisplay und Touchbedienfeld verfügt. Damit lassen sich diverse Fahrzeuginformationen wie Reichweite oder Fahrzeugverriegelung anzeigen,

2,6 Kofferraum-Volumen

Im Vergleich zu den Verbrenner-Modellen fällt das Gepäckabteil des Plug-in-Hybriden um 55 l geringer aus, ist insgesamt aber dennoch ausreichend groß. Der Grund für den Volumenverlust sind der höher positionierte Ladeboden und das kleinere Fach, das sich darunter befindet.

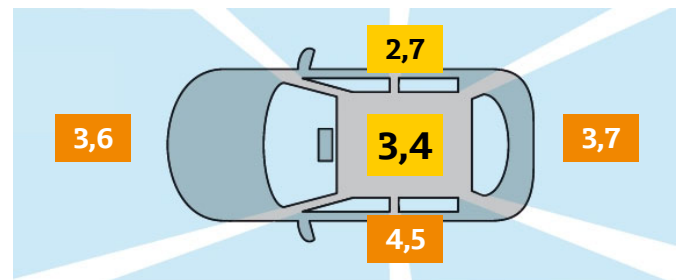
Mit aufgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 350 l. Entfernt man die Gepäckabdeckung und belädt den BMW dachhoch, sind es 565 l. Dann passen zehn Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert) auf 730 l, bei Beladung bis unter das Dach auf 1.395 l.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

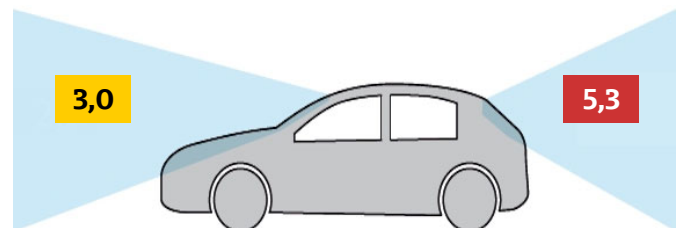
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



allerdings ist der Schlüssel groß, schwer und unhandlich. Der optionale Komfortzugang (im Testfahrzeug) besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Wird der Fahrzeugschlüssel mehr als zwei Minuten nicht bewegt, schaltet die Funkübertragung ab – das kann aber nur ein Kompromiss sein, besser wäre die Lösung über eine Kontrolle der Entfernung des Fahrzeugschlüssels vom Auto. Weitere Informationen unter adac.de/keyless.



Mit 350 l Volumen steht beim xDrive30e deutlich weniger Platz für das Gepäck zur Verfügung als bei den herkömmlich angetriebenen Varianten (405 l).

Der Kofferraum besitzt dank der glattflächigen Seitenwände ein praktisches Format und ist dadurch sehr gut nutzbar. Der Ladeboden wird beim Hochklappen von einer Gasdruckfeder

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

⊖ Ladekante und -fläche gehen im Gegensatz zu den Verbrennermodellen nicht nahtlos ineinander über, da unter dem höheren Ladeboden der zusätzliche Akku Platz finden

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig dreigeteilt klappbar. Sie lassen sich entweder an der Lehne oder vom Kofferraum aus entriegeln und fallen federvorgespannt automatisch um. Taschenhaken und ein kleines Ablagefach unter dem Ladeboden gehören zum serienmäßigen Ablagenpaket und sorgen für Ordnung im Gepäckabteil. Beim Plug-in-Hybrid entfallen allerdings das Schienensystem, die Haltebänder für

muss. In Folge dessen muss man beim Beladen 77 cm überwinden – sieben cm mehr als bei den übrigen X3-Modellen.

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

die Seitenfächer sowie der zweite Taschenhaken. Ein Kofferraumtrennnetz gehört bei der getesteten Ausstattungsvariante ebenfalls zum Serienumfang.

⊖ Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen könnten die Sicherheitsgurte eingeklemmt und beschädigt werden.

1,9 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Man braucht eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das BMW-Bedienkonzept, dann aber kann man das SUV erstaunlich intuitiv steuern. Die aktuelle Entwicklungsstufe lässt sich nicht nur über den Dreh-Drück-Steller bedienen, sondern auch über den Bildschirm direkt – er besitzt eine berührungssensitive Oberfläche. Das Hauptmenü kann man überdies nach den eigenen Vorlieben zusammenstellen. Darüber hinaus ist für viele Funktionen auch die Bedienung über Sprachbefehle möglich (Option), wobei nach dem Initialisierungsbefehl „Hey BMW“ in relativ freier Sprache der Wunsch geäußert werden kann – man muss nicht mehr wortgenau den einen Befehl formulieren, der für eine Funktion hinterlegt ist. Die Funktionen der optionalen Gestiksteuerung, mit der sich etwa durch Handgesten die Lautstärke ändern und Telefonanrufe annehmen bzw. ablehnen lassen, sind allerdings überschaubar. Im Alltag erweist sich dies eher als Spielerei denn als nützliche Hilfe. Wenn Fahrer oder Beifahrer viel gestikulieren, kann es zudem zu ungewollten Fehlbedienungen kommen. Daher verwundert es nicht, dass bislang kaum ein anderer Hersteller auf diese Art der Befehlseingabe setzt.

Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u. a. durch die passende Anordnung des Lenkrads, der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Positionierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z. B. Klimatisierung) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente

(inkl. Lüftungsdüsen) sind positiv zu erwähnen. Mit Ausnahme des recht tief positionierten Klimabedienteils sind alle weiteren Schalter hoch und griffgünstig angeordnet.

⊖ Die klassischen analogen Instrumente werden beim Plug-in-Hybrid serienmäßig durch das „Live Cockpit“ ersetzt, dessen Anzeige allerdings nur überschaubare Einstellmöglichkeiten bietet. Hinzu kommt, dass speziell die grobe Tachoskalierung das Ablesen der aktuellen Geschwindigkeit erschwert. Daher ist man oftmals auf die zusätzliche digitale Geschwindigkeitsanzeige angewiesen.



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

1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im X3 kann man Radiosender serienmäßig per FM, AM oder DAB+ empfangen. Die Bluetooth-Schnittstelle und ein

USB-Anschluss sind serienmäßig. Beim X3 PHEV zählt ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen zur

Serienausstattung. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die Remote und ConnectedDrive Services sind die ersten drei Jahre inklusive, danach kostenpflichtig. Während AppleCarplay zur Integration von iPhones serienmäßig ist, kostet Android Auto Aufpreis.

Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es zweierlei Systeme: eine BMW-eigene Musikanlage und als Top-System

eines von Harman/Kardon mit 16 Lautsprechern und 600 W Verstärkerleistung. Sie kosten ebenso Aufpreis wie der integrierte Garagentoröffner und die induktive Lademöglichkeit fürs Smartphone.

Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen iPhones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

⊖ Den optionalen CD-Player hat BMW inzwischen aus der Ausstattungsliste gestrichen.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot fällt in der ersten Reihe großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis rund 1,95 Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite ist

ebenso zufriedenstellend wie das Raumgefühl, das durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole und den dunklen Dachhimmel etwas geschmälert wird.

2,1 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe bietet der BMW X3 den Insassen gute Platzverhältnisse. Selbst knapp zwei Meter große Personen finden ausreichend Bewegungsfreiheit vor. Das gute Raumgefühl wird allenfalls durch den wuchtigen Mitteltunnel und den Umstand, dass sich der Kopf direkt neben der C-Säule befindet, etwas beeinträchtigt.



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

2,6 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Innenraums hat der X3 nicht allzu viel aufzuweisen. Im Gegensatz zum kleineren X1 lassen sich die Fondsitze nicht in Längsrichtung verschieben. Gegen Aufpreis ist immerhin die Neigung der Rücksitzlehnen elektrisch verstellbar.

Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter, große Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole. Hinten hat der BMW Türfächer mit Flaschenhaltern sowie Getränkehalter in der Mittelarmlehne zu bieten. Hinter den Vordersitzen gibt es lediglich Ablagenetze

und keine geschlossenen Lehnentaschen. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, aber abschließbar und mit Filz verkleidet.

2,0 KOMFORT

2,3 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für den X3 auch das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk erhältlich.

⊕ Das Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung sorgt für einen ausgewogenen Federungskomfort. Der Fahrer hat dabei die Wahl zwischen den Modi Comfort, Comfort+, Sport und Adaptive.

Im standardmäßigen Comfort-Modus federt der X3 samt den optionalen 20-Zoll-Rädern zwar in allen Geschwindigkeitsbereichen recht komfortabel, zeigt aber stets recht kräftige Aufbaubewegungen. Im Stadtverkehr sind grobe Verwerfungen wie versenkte Kanaldeckel oder Asphaltflicken für die Insassen recht deutlich, aber nicht unangenehm spürbar.

Auch bei Überlandgeschwindigkeiten spricht die Federung bei feinen Anregungen etwas trocken an, bietet aber dennoch einen guten Federungskomfort. Dieser bessert sich mit

zunehmendem Tempo. Auf der Autobahn werden Unebenheiten wie Bodenwellen und Querfugen gut gefiltert.

2,3 Sitze

Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorn zu; die äußeren Sitze sind recht bequem, weil ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert. Gegen Aufpreis lässt sich wie beim Testwagen die Neigung der Lehne einstellen.

⊕ Als xLine ist der X3 serienmäßig mit Sportsitzen samt Teilleder ausgestattet. Der Testwagen hatte zudem die elektrische Sitzverstellung inklusive Memory-Funktion für Fahrer und Beifahrer sowie vierfach einstellbare Lordosenstützen an Bord. Ein Polsterbezug mit Stoff ist Serie, ein Stoff-/Leder-Bezug (im Testwagen) sowie Vollleder kosten extra. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche, eine

Sitzflächenneigungseinstellung und elektrisch verstellbare Seitenwangen. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt – lediglich im Schulterbereich könnte die Unterstützung etwas ausgeprägter sein. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne lässt sich leider nicht in der Höhe verstellen.

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

2,1 Innengeräusch

⊕ BMW hat den X3 gut gedämmt, hier ist ein deutlicher Fortschritt zum Vorgänger hör- und messbar. Im Testwagen sind zudem die optionalen vorderen Seitenscheiben in Doppelverglasung verbaut – dieses Extra (Akustikverglasung) ist mit rund 200 Euro noch akzeptabel eingepreist. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 65,7 dB(A) – das ist ein gutes Ergebnis. Im Elektrobetrieb dringt

antriebsseitig kaum etwas zu den Insassen durch. Sorgt der Benziner für Vortrieb, bleibt er meist dezent im Hintergrund. Unter Last und beim Ausdrehen klingt er kernig, wird jedoch nie störend laut. Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

1,2 Klimatisierung

⊕ Der X3 30e ist serienmäßig mit einer 3-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, zudem verfügt der Plug-in-Hybrid über eine Standklimatisierung (Kühlen und Heizen möglich). Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima, sie sind die Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Die Temperaturen und die

Luftverteilung können getrennt eingestellt werden. Optional gibt es Sitzheizung vorn und hinten sowie Lenkradheizung. Auch eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion kann bestellt werden. Gleiches gilt für getönte Scheiben im Fond sowie Rollos für die hinteren Seitenscheiben.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Das aus einem Vierzylinder-Turbobenziner und einem Synchronmotor bestehende Hybridsystem bringt es auf 252 PS/185 kW. Im Sport-Modus steht die XtraBoost genannte Boost-Funktion zur Verfügung, die die Spitzenleistung für maximal zehn Sekunden auf 292 PS/215 kW anhebt. Bei Betätigen des Kickdowns sowie in der manuellen Stellung des Automatikwählhebels ist die Extraleistung ebenfalls abrufbar. Die Fahrleistungen sind angesichts des leistungsstarken Antriebsstrangs und trotz des hohen Fahrzeuggewichts von knapp 2,1 Tonnen sehr gut. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt das SUV in 3,9 s – damit nimmt er dem X3 xDrive

20i 1,7 s ab. Auch das Anfahrverhalten – gemessen von 15 auf 30 km/h – ist dank des spontan einsetzenden Elektroschubs mit ermittelten 0,9 s ausgezeichnet. BMW gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 6,1 s an, auch hier knöpft der X3 dem 184 PS starken 20i mehr als zwei Sekunden ab. Ist der 113 PS/83 kW starke Synchronmotor im E-Modus allein auf sich gestellt, beschleunigt der Plug-in-Hybrid natürlich nicht so energisch wie im Hybridbetrieb. Für das Mitschwimmen im Alltag reicht die Elektropower jedoch vollkommen aus. Im Hybridmodus sind rein elektrisch bis zu 110 km/h möglich, im Elektromodus sogar bis zu 135 km/h.

1,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ist der X3 Plug-in-Hybrid im Elektromodus unterwegs, ist die Laufkultur E-Motor-typisch erstklassig. Doch auch im Hybridbetrieb, wenn der Vierzylinder-Benziner arbeitet, gibt es keinen Grund zur Klage. Der Zweiliter-Turbo geht laufruhig zu Werke, Vibrationen dringen kaum zu den Insassen durch, auch störendes Dröhnen oder Brummen verknüpft sich der Antrieb – selbst beim Ausdrehen des Motors.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu, im BMW ist sie optimal auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschwindigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge sind beeindruckend, praktisch ruckfrei in jeder Lebenslage geht der Wandlerautomat zu Werke. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad eigentlich nie nötig wäre – bei der Sportautomatik (Serie bei M Sport) besteht diese Möglichkeit trotzdem. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern kehrt in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch

Das Ansprechverhalten gewinnt durch den Zusatzschub des E-Motors spürbar im Vergleich zum X3 20i, in dem der 184 PS starke Ottomotor alleine für den Vortrieb zuständig ist. Beschleunigungswünsche werden nahezu verzögerungsfrei umgesetzt – selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen, wo Turbomotoren meist spürbar verzögert ansprechen.

beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert, die Automatik ist damit eine klare Empfehlung. Im höchsten Gang dreht der Benziner bei 130 km/h mit rund 2.200 1/min.

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

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Im Ausweichtest kann der X3 dem dynamischen Anspruch der Marke nicht ganz gerecht werden. Verantwortlich hierfür sind die ESP-Regeleingriffe, die kurzzeitig die Lenkbarkeit beeinträchtigen und damit verhindern, dass sich das SUV präzise durch den Pylonenparcours dirigieren lässt. Lenkt man sanfter und versucht, den Ausweichtest möglichst flott zu durchfahren, halten sich die Eingriffe in Grenzen und der X3 absolviert das Fahrmanöver sicher, allerdings weder besonders schnell noch agil – daran ändert auch die optionale „Performance Control“ nichts, die per Bremseneingriff das Drehmoment variabel an die Hinterräder verteilt.

Auch der Geradeauslauf ist verbesserungswürdig. Bei Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnoberflächen hält der X3 nicht den vorgegebenen Kurs, was Lenkeingriffe des Fahrers erforderlich macht. Dies ist im Alltag störend und passt nicht recht zum komfortorientierten Charakter des X3, der den Fahrer entspannt von A nach B bringen und nicht stressen soll.

⊕ Die Traktion ist dank des serienmäßigen Allradantriebs xDrive sehr gut. Das System verteilt die Antriebskraft extrem schnell und bedarfsgerecht auf die Räder, Schlupf tritt daher kaum auf.

2,8 Lenkung

Der Testwagen ist mit der optionalen Sportlenkung ausgestattet. Sie verfügt über eine variable Übersetzung, die mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter wird. Insgesamt kann der X3 aber weder beim Lenkgefühl noch bei der Lenkpräzision überzeugen. Die Vorderräder sprechen zwar spontan auf Lenkbefehle an, der Aufbau tut sich damit aber schwer. Die Karosserie neigt insgesamt recht ausgeprägt zum Wanken, selbst bei kleinen Lenkradbewegungen. Das wiederum beeinflusst die Zielgenauigkeit: Es ist schwierig, den richtigen Lenkwinkel

passend zur Kurve einzuschlagen, so dass man oft im Kurvenverlauf korrigieren muss. Die Zentrierung bei höheren Geschwindigkeiten ist allerdings gut.

Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, bedarf es 2,8 Lenkradumdrehungen.

2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der BMW X3 xDrive30e mit der optionalen 20-Zoll-Bereifung nach durchschnittlich 33,6 m. Die Bremse lässt sich für einen Hybrid, bei dem die Bremswirkung bei geringer Verzögerung per Rekuperation des E-Motors und nur bei kräftigerem Bremsen über die Bremsanlage realisiert wird, erstaunlich gut dosieren und spricht einwandfrei an. Erst auf den letzten Metern vor dem Anhalten lassen das Bremsgefühl und damit die Dosierbarkeit etwas zu wünschen übrig.

1,8 SICHERHEIT
























1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In den X3 packt BMW so gut wie alles, was das Konzernregal aktuell an aktiven Assistenzsystemen bietet. Bis 80 km/h bremst er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord.

Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit, das dann für den Tempomat übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild und zeigt keine Reaktion, wird er ebenfalls darauf hingewiesen. Auch bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren, und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Man kann das Fahrzeug auch selbstständig die Spur wechseln lassen. Möchte man die Fahrspur selbst wechseln, warnt der BMW entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur und lenkt im Bedarfsfall sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur. Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird auch vor dem Auto erkannt. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der X3 optional beim Lenkmanöver.

Opulent wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-up-Display, hier werden auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

X3 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Luftdrücke radselektiv anzeigen kann.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm (Stand 09/2019) bescheinigt dem X3 einen sehr guten Insassenschutz, der mit 93 Prozent der Punkte bewertet wird. Insgesamt holt der Bajuware ein Fünft-Sterne-Ergebnis.

Front- und Seitenairbags vorn, sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,90 m große Personen, hinten ist man bis 1,80 m Körpergröße geschützt.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW im Euro NCAP-Crashtest gute 84 Prozent der möglichen Punkte. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren.

Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Darüber hinaus empfiehlt es sich vor dem Kauf zu prüfen, ob man vorn bei verbautem Kindersitz

Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab (Option), setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf (Serie) ab und stellt wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

genügend Beinfreiheit hat, da sich die Vordersitze bei platzeinnehmenden Babyschalen mit Basis und Stützfuß nicht mehr vollständig nach hinten schieben lassen.

⊖ Der Mittelsitz in der zweiten Reihe ist für die Fixierung per Gurt nicht sonderlich gut geeignet, da der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu gering ist. Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich zu leicht verstellen und sind daher vor kleinen Kindern nicht ausreichend gesichert.

3,0 Fußgängerschutz

Der X3 bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 70 Prozent der erreichbaren Punkte – trotz der aktiven Motorhaube lediglich ein durchschnittliches Ergebnis. Besonders die vordere Motorhaubenkante könnte im Sinne eines geringeren Gefahrenpotenzials noch nachgiebiger gestaltet sein.

Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Zudem verfügt der X3 als Plug-in-Hybrid über einen akustischen Fußgängerschutz, der bis 30 km/h ein Geräusch erzeugt, um andere Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen.

3,6 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO₂

⊖ Wenn die Batterie stets geladen wird und man viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt fährt, lässt sich der X3 30e recht sparsam bewegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte eher zu einem der Dieselmodelle greifen, die sparsam und auch sauber sind. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

Startet man mit dem X3 30e mit voll geladener Batterie, ist im Elektrozyklus des ADAC Ecotest eine Reichweite von 44 km drin, ehe sich der Verbrenner zuschaltet – BMW gibt als Reichweite maximal 55 km (nach NEFZ) an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts geradeso möglich sein kann. Der reine Stromverbrauch liegt bei 30,2

kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) – das ist nicht nur für einen Plug-in-Hybriden in dieser Größe ziemlich viel.

Fährt man im Hybridmodus weiter, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 8,4 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 7,8 l, auf der Landstraße bei 7,6 l und auf der Autobahn bei 10,0 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybridstrecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der X3 30e auf den ersten 100 km 11,2 kWh Strom und 5,3 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 209 g/km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür nur 14 von maximal 60 möglichen Punkten.

2,5 Schadstoffe

⊕ Der Turbobenziner arbeitet mit Direkteinspritzung. Um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP-Abgasnorm einzuhalten, verbaut BMW einen Partikelfilter. Der Partikelaustritt liegt in allen Betriebszuständen weit unter den gesetzlichen Grenzwerten, auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NOx und CO liegen auf sehr niedrigem Niveau – durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem Verbrennungsmotor, der nur zeitweise läuft. Fährt der BMW X3 30e im Hybridmodus, bekommt er fast die volle Punktzahl für seine

niedrigen Schadstoffemissionen. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Plug-in-Hybrid nicht gerade wenig Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Deshalb erhält das teilelektrische SUV 35 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 49 Zählern, und verpasst damit hauchdünn den dritten von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

3,8 AUTOKOSTEN

3,8 Monatliche Gesamtkosten

BMW ruft für den X3 Plug-in-Hybrid wie bei den Bayern üblich selbstbewusste Preise auf. In der Ausstattung xLine kostet das SUV knapp über 60.000 Euro (16 % MwSt.) – aktuell wird der Wagen mit 5.625 Euro gefördert. Zwar sind Allradantrieb und Automatikgetriebe stets dabei, die Komfortausstattung erfüllt allerdings nur die Grundbedürfnisse. Wer den X3 standesgemäß ausstatten möchte, muss noch einige Kreuzchen in der Ausstattungsliste setzen. Für den sehr gut ausgestaffierten Testwagen sind immerhin fast 77.000 Euro fällig.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 40 Euro (nach WLTP), die Versicherungseinstufungen für Voll- und Teilkasko fallen sehr ungünstig aus.

In die Werkstatt muss der BMW entsprechend der fahrabhängigen Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner – gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Eine wartungsarme Steuerkette macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig.

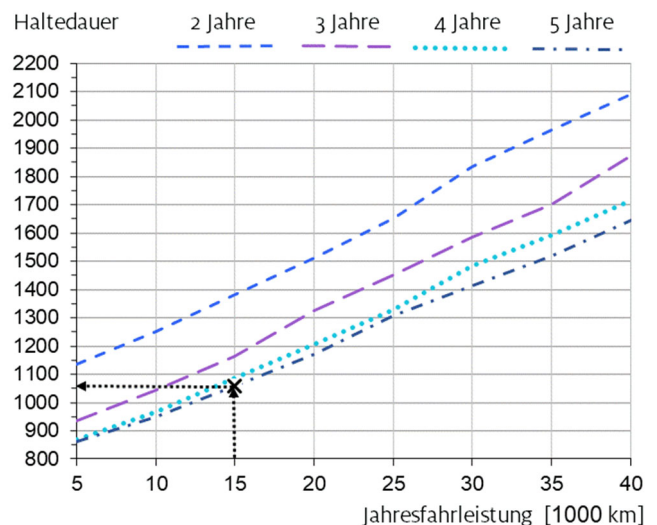
Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit einem Facelift, nicht aber mit dem Nachfolgemodell zu rechnen.

⊖ Eine Fahrzeuggarantie gibt BMW nicht auf den X3, die Münchner belassen es bei einer dreijährigen Gewährleistung. Auf den Lack gibt es eine dreijährige, gegen Durchrostung eine

zwölfjährige Garantie. Auch die Gewährleistung auf den Akku ist mit sechs Jahren bzw. 100.000 km vergleichsweise bescheiden. Eine bestimmte Restkapazität zu diesem Zeitpunkt wird allerdings nicht garantiert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1057 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	xDrive20i Steptronic	xDrive30i Advan- tage Steptronic	xDrive30e Advan- tage Steptronic	M40i Steptronic	xDrive20d Steptronic	xDrive30d Advan- tage Steptronic	M40d Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	185 (252)	215 (292)	265 (360)	140 (190)	210 (286)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1350	350/1450	420/1350	500/1850	400/1750	650/1500	700/1750
0-100 km/h [s]	8,3	6,4	6,1	4,8	7,9	5,7	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	240	210	250	213	245	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,7 SP	7,7 SP	1,9 SP	9,0 SP	5,9 D	6,1 D	6,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	151	151	47	178	126	137	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/25	18/26/25	18/26/25	17/27/28	17/24/25	17/26/26	17/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	200	202	40	282	306	417	441
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	935	1031	931	1246	910	1079	1229
Preis [Euro]	45.133	53.029	56.148	69.210	48.057	55.953	70.185

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	215 kW/292 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	420 Nm bei 1.350 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	2,30 l
CO ₂ -Ausstoß	49 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,65 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R19 Y
Länge/Breite/Höhe	4.708/1.891/1.676 mm
Leergewicht/Zuladung	2.065/555 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450/1.500 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	USA, Spartanburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R20 103Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,0/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/7,6/10,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	126 g/km (WTW* 209 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	65,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.150 mm
Leergewicht/Zuladung	2.065/555 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/730/1.395 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	108 Euro
Fixkosten	139 Euro	Wertverlust	663 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1057 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/25		
Basispreis X3 xDrive30e xLine Steptronic	60.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	76.570
Km-Stand bei Testbeginn	5.313 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.000 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.500 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	160 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/900 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (inkl. Rückfahrkamera)	600 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	600 Euro°/1.050 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.1.00 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	900 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	600 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.200 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent passiv/aktiv	890 Euro/2.300 Euro°
Spurwechselsassistent	890 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie/320 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro°
Lenkradheizung	250 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (elektrisch)	1.100 Euro
Metalllackierung	950 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,5
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,3
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,6	Fahrstabilität	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	2,0
Innenraum	1,9	Sicherheit	1,8
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,1	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	3,6
Komfort	2,0	Verbrauch/CO2	4,6
Federung	2,3	Schadstoffe	2,5
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	1,2		

Stand: November 2020

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner