



BMW X3 30e xDrive Steptronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (220 kW/299 PS)

Der BMW X3 zählt zu den wichtigsten Modellen der Münchner - 2024 war er nach der 3er-/4er-Reihe sowie den X1-/X2-Modellen mit 370.000 Einheiten die drittmeistverkaufte Baureihe. Ende 2024 ist die vierte Generation auf den Markt gekommen, die wie die meisten BMW-Neuerscheinungen mit einem sehr expressiven Design auffällt. Ob positiv oder negativ, muss jeder für sich selbst entscheiden - Schönheit liegt bekanntlich im Auge des Betrachters. Zum ADAC Autotest tritt das Mittelklasse-SUV als Plug-in-Hybrid an und wird von einem Zweiliter-Turbobenziner mit 140 kW/190 PS sowie einem in das Gehäuse der Achtgang-Automatik integrierten E-Motor mit 135 kW/184 PS angetrieben. Im Vergleich zum Vorgänger ist die elektrische Reichweite (87 statt zuvor 44 km im ADAC Ecotest) gestiegen, auch die Ladeleistung wurde von 3,7 auf 11 kW angehoben. Einen Schnellladeanschluss hat der X3 30e im Gegensatz zur deutschen Premium-Konkurrenz allerdings nicht zu bieten. Apropos Premium: Die Materialqualität im Interieur kann diesem Anspruch nicht erfüllen, im Vergleich zum Vorgänger ist der Anteil harter und kratzempfindlicher Kunststoffe merklich gestiegen. Immerhin haben die Münchner bereits Nachbesserungen angekündigt, insbesondere die vorderen Türverkleidungen sollen zukünftig wertigere Materialien erhalten. Da wir gerade beim Kritisieren sind: Auch die Bedienung ist durch das Einsparen zahlreicher Tasten - etwas für die Klimabedienung - und die App-lastige Menüstruktur ist im Vergleich zur Vorgängergeneration deutlich umständlicher und damit auch ablenkungsstärker. Das sehr gut funktionierende Sprachbediensystem ist dafür kein gleichwertiger Ersatz, auch wenn die Hersteller dies immer wieder propagieren. Auf Strecke überzeugt der X3 mit einem guten Fahrkomfort sowie sicheren, unaufgeregten Fahreigenschaften. Der Grundpreis von 66.400 Euro ist BMW-typisch happig, immerhin fällt die Komfortausstattung erfreulich umfangreich aus - hier wird der X3 dem Premium-Anspruch der Münchner gerecht. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q5, BYD Seal U, Hyundai Santa Fe, Mercedes GLC, Volvo XC60, VW Tayron.

- ⊕ guter Fahrkomfort, sichere Fahreigenschaften, flotte Fahrleistungen (auch im E-Modus), umfangreiche Komfortausstattung
- ⊖ Materialqualität nicht Premium-like, überschaubares Kofferraumvolumen, Bedienschwächen, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 4,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,3
	Langstrecke	1,9
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,5
	Preis/Leistung	3,2

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

Bereits bei der aktuellen 5er-Generation mussten wir feststellen, dass die Material- und Verarbeitungsqualität sicht- und spürbar nachgelassen hat. Auch der X3 muss hier im Vergleich zum Vorgänger Federn lassen. Bestes Beispiel ist der Bereich rund um Türöffner und die Armlehne in den Türen, der für ein Premiumfahrzeug außergewöhnlich billig wirkt. Der Türgriff besteht aus Kunststoff und erweckt im Vergleich zum soliden und edel wirkenden Griff des Vorgängermodells nicht den Eindruck, als würde er ein Autoleben überdauern. Gleiches gilt für den vorderen Bereich der Armlehne, der u. a. die Fensterhebertasten und die Spiegelversteller beinhaltet, und ebenfalls vollständig aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff besteht. Gerade diese Bauteile, die bei jeder Fahrt angefasst werden und somit wichtig für das Qualitätsempfinden sind, wirken bemerkenswert einfach und lieblos. Zudem stört der spürbar scharfkantige Grat der Armauflage, während die Fensterhebertasten aus rauem Kunststoff auf jedweden Zierrat verzichten müssen. Ebenfalls alles andere als Premium-like sind die fehlenden Gummi- oder Stoffeinsätze in den Türfächern sowie im Fach unter der Mittelarmlehne. Gegenstände wie etwa ein Schlüsselbund führen hier zu nervigen Klappergeräuschen, wohingegen ein halb so teurer VW Golf einen geräuschkämpfenden Filzeinsatz in den Türtaschen besitzt. Dass die

2,9 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch bewegt beträgt die Reichweite des BMW X3 30e im ADAC Ecotest 87 km, womit er die Herstellerangabe um lediglich einen Kilometer verfehlt. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit dem 50-l-Tank etwa 615 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert rund zwei Stunden bei 11 kW - der BMW kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung des netto 19,7 kWh großen Akkus 23,2 kWh Strom inklusive der Ladeverluste benötigt. Einen CCS-Anschluss hat der X3 im Gegensatz etwa zur deutschen Premium-Konkurrenz von Audi und Mercedes allerdings nicht zu bieten. Ein Ladekabel mit Typ-2-Stecker ist serienmäßig an Bord. Der Ladeanschluss befindet sich hinter dem linken Vorderrad und kommt ohne fummelige Schutzkappe aus. Zudem erleichtert die LED-Beleuchtung das Handling im Dunkeln.

Rückseiten der Vordersitze ebenfalls mit kratzempfindlichem, hartem Kunststoff verkleidet sind und das Polster der Stoffsitze an einigen Stellen unschöne Falten wirft, passt da leider ins Bild. Alles in allem wirkt die Neuauflage weniger wertig als das Vorgängermodell, offensichtlich haben die Controller aktuell wieder die Oberhand über die Entwickler erlangt. Zumindest etwas Besserung ist in Sicht. BMW hat angekündigt, ebenso wie bei der 5er-Reihe den Bereich Armlehne/Schalterleiste sowie den Türöffner zu überarbeiten und wertiger auszuführen. Schön, dass derart schnell eine Reaktion des Herstellers auf die anhaltende Kritik auch seitens der ADAC-Tester erfolgt. Schade ist allerdings, dass es erst soweit kommen muss.

⊕ Wenig auszusetzen gibt es hingegen an der Verarbeitungsqualität der Karosserie, die solide gefertigt ist und mit gleichermaßen schmalen wie gleichmäßig verlaufenden Spaltmaßen aufwartet. Doch auch hier fallen uns einige Details negativ auf: Der Fanghaken der Heckklappe scheint aus dem Baumarkt zu stammen, es gibt keine vor Kratzer schützenden Einstiegsleisten und der Verzicht auf eine Gummilippe zwischen Frontscheibe und A-Säule sorgt dafür, dass das Wisch- oder Regenwasser von der Frontscheibe über die Seitenscheiben läuft.

⊕ Der X3 bietet überzeugende Zugwagen-Eigenschaften. Die Stützlast darf üppige 100 kg betragen und ein Anhänger mit eigener Bremse 2,0 t wiegen. Ungebremste Anhänger dürfen die üblichen 750 kg schwer sein. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt großzügige 604 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Davon dürfen bis zu 100 kg auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden.

⊖ Im Vergleich zum Vorgänger ist der X3 um 47 mm auf 4,76 m Länge gewachsen, auch die Breite nahm um 29 mm auf 1,92 m zu - inklusive der Außenspiegel nimmt das SUV sogar 2,14 m ein. In Verbund mit dem großen Wendekreis von 12 m ist das große SUV damit recht unhandlich. Ein Reserverad, Wagenheber oder Bordwerkzeug sind nicht lieferbar, ein Reifenpannenset ist jedoch serienmäßig an Bord.

2,4 Licht und Sicht

Bei der Rundumsichtmessung schneidet der X3 befriedigend ab. Die Fensterflächen fallen vergleichsweise groß aus, zudem verbessert ein drittes Seitenfenster trotz der breiten D-Säulen die Sicht nach draußen. Aufgrund der SUV-typisch hohen Platzierung der Motorhaube sowie der unteren Heckfensterkante lassen sich Hindernisse und Gegenstände vor und ganz besonders hinter dem Fahrzeug erst in großer Entfernung wahrnehmen.

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der SUV-typisch hohen Sitzposition sehr gut. Der BMW X3 ist ab Werk mit dem Parking Assistant-Paket ausgestattet, das neben Parksensoren vorn, hinten und an den Seiten auch eine Rückfahrkamera mit Waschdüse sowie einen Parkassistenten umfasst. Der Rückfahrassistent zeichnet beim Rangieren bis zu 50 m des vorwärts gefahrenen Wegs auf und fährt diesen auf Wunsch rückwärts zurück, was beispielsweise bei engen Einfahrten von Vorteil ist. Optional bieten die Münchner den Parking Assistant Plus, der u. a. ein 360-Grad-Kamerasystem beinhaltet. Zudem gibt es den Parking Assistant Professional, der auch ferngesteuertes Parken ermöglicht, entweder per Smartphone oder aus dem Fahrzeug. Praktisch, wenn die Parklücke zu schmal ist, um ein- oder auszusteigen. Der BMW ist stets mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen ist mit dem optionalen adaptiven LED-Lichtsystem ausgerüstet, das zusätzlich über eine adaptive Lichtverteilung, Abbiege- und Kurvenlicht (zumindest für das Fernlicht) verfügt. Das Lichtsystem sorgt für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, bei den Außenspiegeln geschieht dies nur auf der Fahrerseite – beides ist erfreulicherweise serienmäßig. Die Aerowischer samt integrierten Waschdüsen sorgen unter allen Wetter- und Fahrbedingungen für gute Sicht.

⊖ Wie inzwischen leider die meisten Hersteller verzichtet auch BMW auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Das Rückfahrlicht und die Nebelschlussleuchte, die beide durch extrem kleine LEDs im unteren Bereich der Heckschürze

2,3 Ein-/Ausstieg

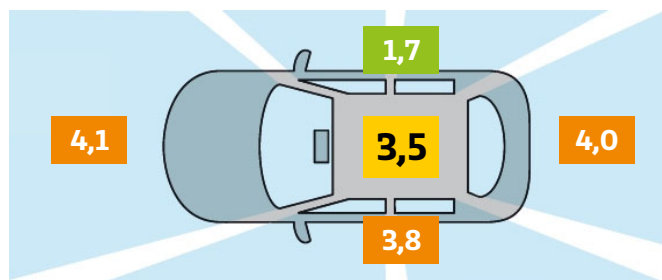
⊕ Die Sitzhöhe liegt mit 58 cm in angenehmer Höhe über der Fahrbahn (Sitz in der niedrigsten Sitzposition), sie ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen. Lediglich der hohe Schweller ist etwas hinderlich. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank und der großen Türausschnitte recht komfortabel ein, nur der Radlauf ragt in den Türausschnitt. Die Türen werden vorn in drei, hinten in zwei Positionen zuverlässig offen gehalten. Eine



Die Rundumsicht des BMW X3 ist befriedigend; die hohe Sitzposition ermöglicht eine gute Übersicht auf den Verkehr.

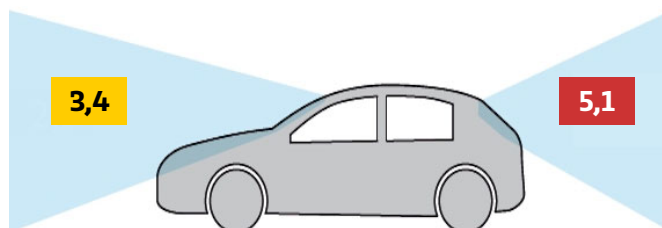
Rundumsicht

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.



realisiert werden, erzeugen eine unnötig starke Blendwirkung bei hinterherfahrenden Verkehrsteilnehmern.

Umfeldbeleuchtung erhellt die Umgebung des Fahrzeugs über Spots an der Unterseite des vorderen Schwellers. Das serienmäßige Keyless-System ermöglicht das Ent- und Verriegeln schon bei Annäherung und beim Weggehen (abschaltbar), es kann zusätzlich über ein registriertes Smartphone gesteuert werden. Der schlüssellose Zugang verfügt über einen zuverlässigen Diebstahlschutz, denn mittels Funkverlängerer lässt sich die Zentralverriegelung nicht

überlisten. Wichtig aber: Die Fahrzeugsoftware muss auf dem aktuellen Stand gehalten werden, denn BMW liefert regelmäßig kostenfrei Updates, damit der X3

sicherheitstechnisch auf dem neuesten Stand bleibt. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless.

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Standardvolumen (beladen bis zur Kofferraumabdeckung) fällt mit 365 l für ein Mittelklasse-SUV vergleichsweise überschaubar aus. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 640 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 800 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.530 l Volumen verfügbar.



Das Standardvolumen des Mittelklasse-SUV beträgt vergleichsweise bescheidene 365 l und maximal 1.530 l bei umgelegter Rückbank bis zum Dach.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Beim X3 gehört eine elektrische Heckklappenbetätigung samt berührungslosem Öffnen und Schließen per „Fußkick“ unter die Heckschürze zum Serienumfang. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Die Klappe öffnet mit 1,87 m ausreichend hoch, sodass nur großgewachsene Personen Gefahr laufen, eine schmerzhafte Kopfnuss zu bekommen. Schmerzlich kann das besonders deswegen werden, weil der metallene und unverkleidete Schlosshaken deutlich absteht. Die Ladekante liegt mit 76 cm recht hoch über der Fahrbahn. Zumindest befindet sie sich auf einer Ebene mit dem Ladeboden, was das Be- und Entladen erleichtert. Das Gepäckabteil ist glattflächig gestaltet und lässt sich daher gut nutzen. Störend ist hingegen die Laderaumabdeckung, die nicht automatisch ein- und ausfährt und dadurch oftmals im Weg steht. Immerhin lässt sie sich im ausgebauten Zustand ebenso wie das serienmäßige Gepäcktrennnetz platzsparend unter dem Ladeboden verstauen. Mit zwei LEDs an den Seiten



Die elektrisch betätigte Heckklappe gibt eine große Kofferraumöffnung frei. Die Ladekante liegt mit 76 cm recht hoch, befindet sich aber auf dem Niveau der Ladefläche.

sowie einer zusätzlichen Leuchte in der Heckklappe wird der Kofferraum bei Dunkelheit sehr gut ausgeleuchtet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehnen der Fondsitze sind dreigeteilt umlegbar, die Ladefläche bei umgeklappten Lehnen ist eben. Entriegelt werden die Lehnen ausschließlich oben am Sitz. Beim Vorgängermodell war dies auch vom Kofferraum aus möglich, zudem fielen die Lehnen anschließend selbstständig um.

Es gibt im Kofferraum einen ausklappbare Taschenhaken sowie je eine Ausbuchtung seitlich links und rechts mit einem Netz. Im Fach unter dem Boden findet das serienmäßige Trennnetz und die Gepäckraumabdeckung Platz, weitere größere Utensilien lassen sich dort jedoch nicht verstauen.

2,2 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Die Cockpitlandschaft ähnelt in weiten Teilen der des BMW 5ers - Lenkrad, die beiden Displays sowie die Bedieneinheit auf der Mittelkonsole sind baugleich. Aktuell kommt das Operating System OS 9 zum Einsatz, das auf App-Symbole für die jeweilige Funktion setzt, was das Anwählen des entsprechenden Icons besonders mit dem Dreh-Drück-Steller recht umständlich macht. Die Benutzeroberfläche ist primär auf die Bedienung per Touchscreen ausgerichtet. Der iDrive-Controller wurde etwas umgestaltet und sieht modern und stylisch aus. Nur leider hat die Bedienbarkeit sehr darunter gelitten. Immer wieder dreht man versehentlich zu weit (Rasterung zu leichtgängig) oder drückt nicht exakt in die gewünschte Richtung (Drückwiderstand zu hoch). Zudem lassen sich die um den Controller herum platzierten Tasten nicht mehr wie früher blind ertasten und somit bedienen, da sie bündig in die Piano-lack-Oberfläche eingelassen sind. Dies hat zur Folge, dass man hierfür den Blick von der Fahrbahn abwenden muss, was zu einer erhöhten Ablenkung führt. Das 14,9 Zoll messende Zentraldisplay ist hoch positioniert und liegt damit gut im Blickfeld. Allerdings ist der rechte Bereich weit vom Fahrer entfernt und per Touch dadurch schlecht zu erreichen - hier greift man besser zum Controller. Eindrucksvoll präsentiert sich das optionale Head-up-Display, das bei Bedarf sogar eine detaillierte Navigationskarte einblendet.

⊖ Ebenfalls neu und eine eindeutige Verschlechterung gegenüber dem Vorgänger ist der Wegfall der separaten Klimabedieneinheit. Die Luftmenge wird nun nicht mehr über praktische Drehrädchen, sondern über eine berührungsempfindliche Tastfläche in den Türen reguliert wird. Das ist der Handhabung ebenso abträglich wie die unterhalb davon angeordneten, unbeleuchteten Schieberegler für die Ausströmrichtung. Die Innenraumtemperatur wird stets im unteren Bereich des Touchscreens angezeigt und lässt sich so noch recht einfach anpassen, weitere Einstellungen wie etwa die Luftverteilung oder das Ein- und Ausschalten der Klimaanlage müssen jedoch in einem separaten Klimamenu vorgenommen werden, was für zusätzliche Ablenkung sorgt. Auch die äußerst praktischen, weil frei belegbaren

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der X3 besitzt bereits ab Werk eine umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Mit dem neuen OS9 sind die erweiterten Online-Funktionen des Connected Drive Digital



Das stark tastenreduzierte Cockpit ist vorrangig auf die Bedienung per Touchscreen ausgelegt, besonders der Verzicht auf eine Klimabedieneinheit schmerzt - ein klarer Rückschritt im Vergleich zum Vorgänger.

Favoritentasten sind passé, jetzt stehen programmierbare Shortcuts über einen Wisch vom oberen Displayrand nach unten zur Verfügung. Der Warnblinker wird über eine berührungsempfindliche Taste aktiviert. Dies sieht zwar schick aus, funktioniert allerdings nicht so zuverlässig wie mit einer konventionellen Taste. Berührt man die Fläche nicht punktgenau und mit festem Druck, verweigert sie die Funktion. Dies ist besonders bei dieser sicherheitsrelevanten Funktion problematisch, die oftmals unter Zeitdruck und Ausübung anderer Fahraufgaben ausgeführt wird - man denke etwa an ein plötzlich auftretendes Stauende. Das Kombiinstrument mit seiner gewöhnungsbedürftigen Darstellung war bereits beim Vorgängermodell Gegenstand der Kritik, bei der Neuauflage hat es sich nochmals verschlechtert. Das exakte Ablesen des stilisierten Tachometers ist bei einer Skalierung von 30 km/h nicht möglich, daher ist man auf die zusätzliche digitale Anzeige angewiesen. Lediglich der mittlere Bereich lässt sich vielfältig konfigurieren. Es bleibt unverständlich, weshalb BMW den Wunsch vieler BMW-Anhänger nicht erhört und eine Darstellung mit klassischen Rundinstrumenten bietet - im Zeitalter der Digitalisierung sollte dies doch kein Problem darstellen.

Premium nur noch drei Monate inklusive und kosten schon ab dem vierten Monat extra. Die einfachen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten der Remote Services sind für längere Zeit kostenfrei. Apple CarPlay und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Auch die induktive Ladeschale in der Mittelkonsole ist serienmäßig an Bord. Für höhere Klanggenüsse muss man zum

Premium-Pakt für 1.680 Euro greifen, das u. a. ein Audiosystem mit 15 Lautsprechern von Harman/Kardon beinhaltet. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones auf der BMW-Nutzeroberfläche des Touchscreens steuern. BMW bietet das Anlegen von Nutzerprofilen, die auf Wunsch passwort-

geschützt sind. Man kann als Nutzer sehr differenziert die Datenweitergabe beschränken - die Münchner sind hier vorbildlich transparent, zumal die einzelnen Punkte gut erläutert werden. Über die MyBMW-App können viele Fahrzeugfunktionen abgerufen werden, beispielsweise die Verbrauchshistorie und Infos zu allen getätigten Fahrten.

1,4 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor - überm Kopf ist dabei noch eine Handbreit Platz. Auch die Innenbreite von 1,50 m ist ordentlich bemessen. Das gute Raumgefühl wird allenfalls durch die

breite Mittelkonsole und die hohe Fensterlinie geschmälert. Das optionale, nicht zu öffnende Panoramadach lässt tagsüber mehr Licht in den Innenraum, während die serienmäßige Ambientebeleuchtung ihn bei Dunkelheit größer wirken lässt.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können dahinter bis zu 1,95 m große Mitfahrer sitzen. Limitierend ist hier die Kopffreiheit, für die Beine stünde selbst für 2,15 große Personen ausreichend Platz zur Verfügung. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander wird es auf längeren Strecken etwas eng. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis über die Rücksitze und bringt viel Licht in den Innenraum. Die Ambientebeleuchtung in den hinteren Türverkleidungen ist lediglich im Bereich der Armauflage als kleiner Lichtfleck ausgeführt und kann das Raumgefühl bei Dunkelheit nicht wesentlich verbessern.



Im Fond finden Mitfahrer bis 1,95 m ausreichend Platz, besonders die Beinfreiheit fällt großzügig aus.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, eine Neigungsverstellung oder gar eine längsverstellbare Bank ist für den X3 im Gegensatz zu manchem Konkurrenten hingegen nicht zu haben. Vorn bietet der X3 genug Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist der Stauraum unter der Mittelarmlehne, zudem besitzt der Bayer zwei bestens erreichbare Smartphone-Ablagen, wovon die linke über eine induktive Lademöglichkeit verfügt. Die ausreichend großen Türfächer sind so gestaltet, dass auch Einliter-Flaschen dort Platz finden. Allerdings vermischen wir ein praktisches Brillenfach am Dachhimmel. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten.

Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort dennoch hinein. Auf der Rückseite der Vordersitzlehnen findet man praktische Netze sowie im oberen Bereich Aufnahmen für Universalhalterungen, mit denen sich beispielsweise ein Tablet oder einen Kleiderbügel einhängen lassen. In der ausklappbaren Mittelarmlehne der Rückbank sind zwei Becherhalter untergebracht. Das Handschuhfach ist recht klein und lässt sich weder kühlen noch abschließen - zumindest letzteres war beim Vorgängermodell noch möglich. Im Gegensatz zu den Türfächern ist es allerdings mit Filz bezogen und verhindert somit störende Klappergeräusche.

1,8 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Für 1.100 Euro Aufpreis steht die adaptive Dämpferregelung in der Preisliste, mit der BMW den Testwagen ausgerüstet hat. Gerade auf Landstraßen und auf

der Autobahn punktet das SUV mit einem ausgewogenen Federungskomfort und eignet sich damit bestens für die Langstrecke. Auch innerorts hält die Feder-Dämpfer-Einheit

die meisten Fahrbahnunebenheiten gekonnt von den Insassen ab, lediglich größere Verwerfungen wie tief versenkte Kanaldeckel dringen etwas zu stark durch. Auch auf Kopfsteinpflaster und bei Geschwindigkeitshügeln hinterlässt der BMW eine gute Figur, letztere werden von den SUV-bedingt

längeren Federwegen gekonnt geschluckt. Die Dämpfercharakteristik lässt sich per Tastendruck in Richtung straff verstellen. Dann federt der X3 etwas knackiger, ohne im Sport-Modus über Gebühr zu verhärten.

2,1 Sitze

⊕ Der BMW X3 ist bereits ab Werk mit Sportsitzen inklusive elektrischer Sitzverstellung (für Fahrer samt Memory-Funktion) ausgestattet - das ist lobenswert. Neben einer Neigungsverstellung sowie eine Verlängerung der Sitzfläche gehören auch in der Breite anpassbare Seitenwangen zur Serienausstattung. Die empfehlenswerte elektrische Vierwege-Lordosenstütze ist allerdings lediglich in Kombination mit dem 1.680 Euro teuren Premium-Paket erhältlich. Die Sitze überzeugen mit gutem Seitenhalt und einem langstreckentauglichen Sitzkomfort - der angenehm straffen Polsterung und der vielfältigen Anpassungsmöglichkeiten sei Dank. Die Armauflagen in den Türen sowie in der Mitte sind bequem gepolstert, leider ist die

Mittelarmlehne nicht höhenverstellbar. Zudem wünschen wir uns für die vorderen Gurte eine Höhenverstellung. In der zweiten Reihe sind die Mitfahrer ordentlich untergebracht, auch wenn die Bank recht straff gepolstert und nur mäßig konturiert ist. Die Sitzposition geht trotz des etwas spitzen Kniewinkels in Ordnung, wozu neben der großzügig bemessenen Oberschenkelaufgabe auch die ausklappbare Mittelarmlehne ihren Teil dazu beiträgt. Im Gegensatz zum kleineren X1 lässt sich die Neigung der Lehne nicht verstellen. Und während beim Vorgänger auch der Bereich zwischen Lehne und Tür gepolstert war, findet man nun schnöden Kunststoff vor. Der hintere Mittelsitz ist recht unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

1,7 Innengeräusch

⊕ Im BMW X3 geht es auch bei höheren Geschwindigkeiten angenehm ruhig zu, bei 130 km/h zeigt das Messinstrument im Innenraum lediglich 64,2 dB(A) an. Besonders leise fährt der Plug-in-Hybrid natürlich, wenn er rein elektrisch unterwegs ist. Aber auch der Benziner ist dank des kultivierten Laufs und der guten Dämmung nur dezent im Hintergrund zu

vernehmen. Lediglich beim kräftigen Beschleunigen macht er akustisch auf sich aufmerksam. Bei höheren Geschwindigkeiten dominieren die Abrollgeräusche der Reifen sowie die Windgeräusche die Geräuschkulisse, wobei letztere vorrangig von den A-Säulen herrühren.

1,2 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk stattet BMW den X3 mit einer Dreizonen-Klimaautomatik aus. Der Plug-in-Hybrid bietet zudem die Möglichkeit, den Innenraum vorzuklimatisieren. Eine Umluftautomatik gehört ebenso zum Serienumfang wie mittige Luftausströmer für die Fondinsassen. Der Auto-Modus umfasst fünf Intensitätsstufen, zudem lässt sich die Luftverteilung im manuellen Modus für Fahrer und Beifahrer separat einstellen. An kalten Tagen sorgen die beheizbaren

Vordersitze für Behaglichkeit, gegen Aufpreis gibt es überdies beheizbare äußere Fondsitze sowie eine Lenkradheizung. An heißen Sommertagen sorgt die optionale Sitzlüftung dafür, dass man auf den Sitzen nicht ins Schwitzen gerät. Getönte Scheiben ab der B-Säule und Sonnenrollos schützen die Insassen im Fond gegen Aufpreis vor zu starker Sonneneinstrahlung.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der Plug-in-Hybrid bietet eine Systemleistung von 220 kW/299 PS sowie ein Systemdrehmoment von 450 Nm. Dabei liefert der 2,0 l große Vierzylinder-Turbobenziner bis zu 140 kW/190 PS und 310 Nm, der im Getriebegehäuse untergebrachte Elektromotor stellt maximal 135 kW/184 PS sowie 250 Nm zur Verfügung. Die Fahrleistungen fallen trotz des hohen Leergewichts von 2,1 t sehr gut aus. Arbeiten beide

Antriebe zusammen, sprintet das SUV in lediglich 6,2 s aus dem Stand auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 215 km/h elektronisch begrenzt (Herstellerangaben). Auch den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der X3 in 3,8 s im Handumdrehen. Von 80 auf 120 km/h benötigt der Münchner mit 4,5 s kaum länger. Das Anfahrverhalten ist dank der Kraft der zwei Herzen tadellos - von 15 auf 30 km/h beschleunigt der

BMW in unter einer Sekunde. Sorgt der E-Motor für den alleinigen Vortrieb, geht es dank des kräftigen Drehmoments und der zusätzlichen Übersetzung bemerkenswert zügig

voran: Von 60 auf 100 km/h vergehen rein elektrisch lediglich 5,1 s, die Höchstgeschwindigkeit ist im E-Modus auf 140 km/h begrenzt.

1,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft angenehm kultiviert, Vibrationen sind im Innenraum kaum wahrzunehmen. Zudem verkneift sich der Verbrenner störendes Brummen oder Dröhnen und erhebt lediglich im oberen Drehzahlbereich deutlich vernehmbar seine Stimme. Auch Leistungsentfaltung

und Ansprechverhalten geben kaum Anlass zur Kritik, zumal der Ottomotor oftmals vom E-Antrieb unterstützt wird. Letzterer toppt den Verbrenner nochmals in den zuvor aufgeführten Disziplinen und sorgt im reinen E-Betrieb für einen erstklassigen Antriebskomfort.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu, im BMW ist sie sehr gut auf den Antrieb abgestimmt. Die Geschmeidigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge ist beeindruckend, auch wenn es in den unteren Gängen mitunter etwas ruckt und beim Ausdrehen eine spürbare Zugkraftunterbebung vorhanden ist. Über den kleinen Getriebewählhebel kann man die Fahrstufen intuitiv verständlich und mühelos anwählen. Der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine

Grundposition zurück. Das ist praktisch 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. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h lediglich mit rund 2.000 1/min. Die Autohold-Funktion ist Serie und lässt sich per Tastendruck auf der Mittelkonsole einfach ein- oder ausschalten.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der BMW X3 schlägt sich in diesem Kapitel gut, wobei der Fokus der Fahrwerksabstimmung stärker auf Fahrsicherheit als auf Fahrdynamik gelegt wurde. Den ADAC Ausweichtest besteht das SUV problemlos, die ESP-Regelung arbeitet sensibel und effektiv. Die Lenkbarkeit bleibt dabei jederzeit erhalten, der X3 lässt sich präzise und ohne größere Lenkkorrekturen durch die Pylonengasse dirigieren. Bei dynamischer Fahrweise erzielt das SUV ordentliche Durchfahrsgeschwindigkeiten, wird dabei durch das Schieben über die Vorderräder (Untersteuern) und das hohe

Fahrzeuggewicht von 2,1 spürbar eingebremst. Deutlich besser als beim Vorgänger fällt der Geradeauslauf der neuen Generation aus. Auch bei höheren Geschwindigkeiten zieht er gelassen seine Bahn, was vor allem dem Langstreckenkomfort zugute kommt. Auch von einem Lenkimpuls lässt sich das SUV kaum aus der Ruhe bringen und hält sicher den vorgegebene Kurs. Die Traktion des Allradantriebs mit variabler Kraftverteilung - der X3 ist ausschließlich als xDrive zu haben - ist tadellos, hier gibt es nichts zu kritisieren

2,3 Lenkung

⊕ Der Testwagen ist mit der optionalen Sportlenkung ausgerüstet, die in Kombination mit dem adaptiv gedämpften Fahrwerk für 1.100 Euro an Bord ist. Trotz der Bezeichnung Sportlenkung präsentiert sich die Lenkung gerade für BMW-Verhältnisse auffallend "entspannt". Ein allzu spitzes Ansprechen um die Mittellage, das viele BMW-Modelle "auszeichnet", ist dem Mittelklasse-SUV fremd. Das trägt ebenso wie die kräftig ausgeprägte Zentrierung zum guten Geradeauslauf bei. Das Lenkkraftniveau ist angenehme und steigt im Fahrmodus "Sport" spürbar, aber nicht übertrieben

stark an. Die Rückmeldung geht in Ordnung, auch wenn das Lenkgefühl etwas entkoppelt und synthetisch anmutet. Die Präzision ist gut, leidet aber etwas unter der effizienzorientierten Bereifung und der SUV-typisch etwas stärker ausgeprägten Wankneigung. 2,6 Umdrehungen sind nötig, um vom rechten zum linken Anschlag zu lenken – damit ist die Lenkung recht direkt übersetzt ist.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der X3 mit optionaler 19-Zoll-Bereifung bereits nach 35,1 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein guter Wert. Auch das Ansprechverhalten geht in Ordnung, während die Dosierbarkeit auf den letzten Metern vor dem Anhalten zu wünschen übrig lässt.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der X3 bietet eine breite Palette moderner Assistenzsysteme, doch für einige davon verlangen die Münchner einen Aufpreis. Serienmäßig ist das SUV mit dem „Driving Assistant“ ausgestattet, der unter anderem ein Notbremssystem mit Kollisionswarnung, einen Spurverlassenswarner, einen radarbasierten Totwinkelassistenten inklusive Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren sowie eine Ausstiegswarnung umfasst. Auch Tempomat, Geschwindigkeitsbegrenzer, direkt messende Reifendruckkontrolle und Müdigkeitserkennung gehören zur Grundausstattung. Wer den „Driving Assistant Plus“ für 850 Euro wählt, erhält zusätzlich eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC), einen automatischen Geschwindigkeitsbegrenzer und einen Lenkassistenten. Noch umfangreicher ist der „Driving Assistant Professional“ für 2.100 Euro, der u. a. einen Notfallassistenten, eine Ausweichhilfe und einen Autobahnassistenten mit Spurwechselautomatik beinhaltet. Im Falle einer Vollbremsung warnen blinkende Bremsleuchten nachfolgende Verkehrsteilnehmer; kommt das Fahrzeug zum Stillstand, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der BMW X3 gut ab und erreicht 88 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 10/2025). Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, zudem bläst sich bei Bedarf zwischen den vorderen Sitzen ein Luftsack auf. Seitenairbags für die Fondinsassen sind - wie bei BMW die Regel - nicht erhältlich. Die Kopfstützen reichen vorn für bis zu 1,95 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,85 m Körpergröße ausziehen. Vorbildlich: Ein Gepäcktrennnetz bringt der X3 bereits ab Werk mit. Nach einem Unfall brems das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab,

außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Ab Werk sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (u. a. Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht - auch bei einer drohenden Heckkollision. Dann blinken zusätzlich noch die Bremslichter in hoher Frequenz, um den herannahenden Fahrer auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich weniger weit herausziehen als die äußeren beiden und bietet damit eine geringe Schutzwirkung.

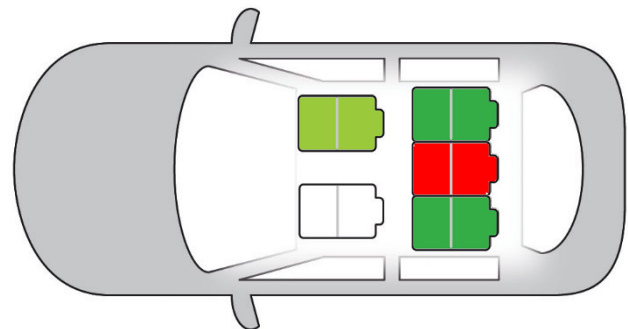
2,3 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem X3 mit 84 Prozent ein gutes Sicherheitsniveau (Test 10/2025). Kindersitze lassen sich auf den äußeren Fondplätzen mit dem Gurt und mithilfe der gut erreichbaren Isofix-Haken samt i-Size-Kennzeichnung problemlos befestigen. Im Gegensatz beispielsweise zum X1 spart sich BMW beim Beifahrersitz allerdings die Isofix-Vorrichtung, doch mit dem Gurt lassen sich auch hier Kindersitze sicher arretieren. Der Beifahrerairbag kann über das Fahrzeugmenü deaktiviert werden, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber und die Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Hinten in der Mitte sind die Gurtanlenkpunkte für die meisten Kindersitze nicht gut geeignet, zudem gibt es wie üblich keine Isofix-Haken.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



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)

2,6 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz gibt es lediglich 77 Prozent gemäß Euro NCAP-Norm. Die äußeren Bereiche der vorderen Motorhaubenkante und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision. Positiv ist, dass eine aktive Motorhaube verbaut wird. Diese wird bei einem Aufprall automatisch etwas angehoben, wodurch der Abstand zu harten

Motorteilen vergrößert wird, um den Aufprall besser abfedern zu können. Der Notbremsassistent mit Personen- und Radfahrererkennung ist serienmäßig und kann die Schwere eines Zusammenstoßes reduzieren oder eine Kollision vermeiden.

3,0 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

Startet man mit dem X3 30e vollgeladen, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest (gemischter Betrieb) 87 km elektrische Reichweite drin, ehe sich der Verbrennungsmotor zuschaltet. Der reine Stromverbrauch liegt bei 26,6 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 8,1 l Benzin pro 100 km, wobei dieser Wert bei etwas vorausschauender Fahrweise problemlos unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des Plug-in-Systems genutzt werden können. Der reine Benzinverbrauch des Testwagens liegt innerorts bei 7,0 l/100 km, auf der Landstraße bei 8,0 l/100 km und auf der Autobahn bei recht hohen 9,2 l/100 km. Insgesamt ergibt sich für den Hybriden ein kombinierter Verbrauch von 1,4 l Super und 22,5 kWh Strom auf den ersten 100 km ist eine CO₂-Bilanz von 148 g/km verbunden (auf Basis des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland; Basis hierfür ist der 2020 vom UBA veröffentlichte Wert für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,0	
Durchschnitt	6,0D	7,7B
Landstraße	8,0	
Durchschnitt	4,8D	5,6B
Autobahn	9,2	
Durchschnitt	6,6D	7,6B
Gesamtverbrauch	8,1	
Durchschnitt	5,5D	6,5B

bekommt der Plug-in-Hybrid dafür 34 von maximal 60 möglichen Punkten.

3,4 Schadstoffe

Der Turbodiesel ist dank der effektiven Abgasnachbehandlung (u. a. Partikelfilter) vorbildlich sauber und hat durchgehend sehr niedrige Partikelemissionen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der

Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Somit erreicht der X3 als Plug-in-Hybrid 26 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der BMW X3 30e xDrive auf 60 Zähler und erhält damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

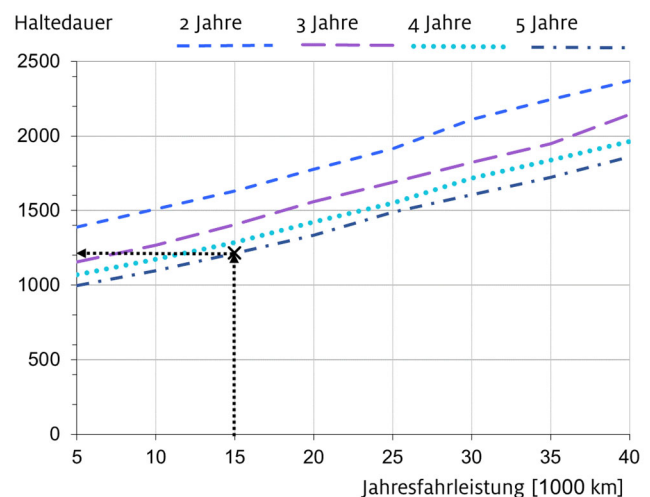
4,4 AUTOKOSTEN

4,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der X3 kostet als 30e xDrive 66.000 Euro - viel Geld für ein Mittelklasse-SUV. Immerhin fällt die Serienausstattung erfreulich umfangreich aus: Navigationssystem, Komfortzugang, elektrische Heckklappe, elektrisch verstellbare Sportsitze oder Dreizonen-Klimaautomatik, all diese Annehmlichkeiten sind serienmäßig an Bord. Die Extras sind oftmals an teure Pakete gebunden, jedoch bündelt BMW interessante und wichtige Optionen in Paketen mit einem gewissen Preisvorteil. Zu gute Halten muss man dem BMW, dass die Funktionsqualität der Ausstattungsmerkmale zumeist überdurchschnittlich ist, beispielsweise bei der Fahrassistenten. Trotzdem, der gut ausgestattete Testwagen kommt auf happige 76.310 Euro. Der stolze Preis hält BMW jedoch nicht davon ab, den X3 im Vergleich zum Vorgänger sichtbar und spürbar zu entfeinern. Das macht sich nicht nur an der merklich billiger wirkenden Materialauswahl bemerkbar, auch

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1215 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



einige Funktionen wurden gestrichen. So lässt sich die Rückbank nicht mehr vom Kofferraum aus entriegeln, das Panorama-Glasdach nicht mehr öffnen, anstelle mit Kunstleder sind die Sitze ab Werk mit Stoff bezogen und die kratzergefährdeten Schweller müssen nun ohne schützende Einstiegsleisten auskommen. Die Unterhaltskosten halten sich beim X3 30e in Grenzen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich

nur 34 Euro fällig. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur teilweise moderat, besonders die Vollkaskoeinstufung (TK 28) ist sehr hoch und damit kostspielig. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. BMW gibt auf das Auto zwar nur Gewährleistung, das aber immerhin für drei Jahre. Auf den Akku gewähren die Münchner wie die meisten Hersteller eine achtjährige Garantie bis 160.000 km.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	X3 20 xDrive Steptronic	X3 30e xDrive Steptronic	X3 20d xDrive Steptronic	X3 40d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1995	4/2993
Leistung [kW (PS)]	153 (208)	220 (299)	145 (197)	223 (303)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	330/1500	450/1500	400/1500	670/1500
0-100 km/h [s]	7,8	6,2	7,7	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	215	215	245
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,9 l SP	2,8 l SP	5,8 l D	6,2 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	156	64	153	162
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/28/25	19/28/24	19/28/26	17/29/27
Steuer pro Jahr [Euro]	176	34	319	439
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1148	1218	1178	1264
Preis [Euro]	59.800	66.000	62.300	70.400

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

Informationen rund um Effizienz und Nachhaltigkeit

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh/100 km pro t]*	0,7 + 4,2
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	173/380/726
• Dachlast/Anhängelast [kg]	47/950
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,13
Herstellungsland	USA
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	85,1
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	178

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zylinder-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.998 ccm
Systemleistung	220 kW/299 PS
Max. Systemdrehmoment	450 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,9 l
CO ₂ -Ausstoß	21 g/km
Stirnfläche/C _w -Wert	2,66 m ² /0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/50 R19Y
Länge/Breite/Höhe	4.755/1.920/1.660 mm
Leergewicht/Zuladung	2.140/570 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460/1.600 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)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	245/50 R19 105 Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin e Primacy
Wendekreis links/rechts	12,0 m
Ecotest-Verbrauch	1,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/8,0/9,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	31 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	64,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.140 mm
Leergewicht/Zuladung	2.106/604 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/800/1.530 l

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

Betriebskosten	165 Euro	Werkstattkosten	122 Euro
Fixkosten	231 Euro	Wertverlust	697 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.215 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/28/24		
Basispreis X3 30e xDrive Steptronic	66.000 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.12.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	76.310 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.363 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	1.100 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.680 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	1.680 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/850 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.750 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.750 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.650 Euro (Paket)°
Lenkradheizung	320 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.150 Euro
Metalllackierung	ab 960 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

4,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,5
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	2,3	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,5
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	1,4	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,2	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	1,8	Verbrauch/CO ₂	2,6
Federung	1,9	Schadstoffe	3,4
Sitze	2,1		
Innengeräusch	1,7		
Klimatisierung	1,2		

Stand: Oktober 2025

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