



BMW X3 xDrive20d Steptronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Die dritte Generation des BMW X3 (G01) geht frisch überarbeitet bereits ins sechste Produktionsjahr. Und immer noch gehört das stattliche Mittelklasse-SUV hierzulande zu den meistverkauften BMW überhaupt - überholte zwischenzeitlich sogar den Topseller 3er. Und das obwohl die in China gebauten Elektrovarianten iX3 in der Zulassungsstatistik noch gar nicht mitgezählt wurden. Wichtiger für die Münchener dürfte aber sein, dass sich der X3 besser verkauft als die engsten Premium-Konkurrenten Audi Q5 und Mercedes GLC. Und das hat viele Gründe. Der geräumige und fein verarbeitete Innenraum, gediegener Fahrkomfort und sparsame wie kraftvolle Antriebe sind dabei sicher die wichtigsten Kaufargumente. Beim ADAC Ecotest mausert sich der xDrive20d mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,1l Diesel auf 100 km obendrein zum Knauserkönig in der Klasse. Trotz knapp 1,9 Tonnen Leergewicht. Dabei sind die mustergültigen Abgase deutlich sauberer als beim 2018 getesteten Vorfacelift-Modell. Und das verbraucht einen halben Liter Diesel mehr auf 100 km. So viel Fortschritt lässt sich BMW natürlich bezahlen. Mittlerweile kostet ein X3 xDrive20d mit der butterweichen Achtstufen-Automatik und dem 11-kW-Riemen-Startergenerator (Mild-hybrid mit 48 Volt) knapp 56.000 Euro. Das sind 8000 Euro mehr als ein X3 xDrive20d noch vor vier Jahren kostete. Und dabei ist die Basis-Ausstattung auch heute noch ähnlich bescheiden und lässt sich mit ein paar Extras schnell um fünfstelligen Beträge aufwerten. Immerhin: Auch das nicht besonders großzügig ausgestattete Testauto hinterlässt vor allem durch das Top-Infotainment-System und die perforierten lederähnlichen Sensatec-Bezüge einen sehr hochwertigen Gesamteindruck. **Konkurrenten:** Audi Q5, Mercedes GLC, VW Tiguan Allspace.

- ⊕ sehr effizienter Antrieb, gutes Raumangebot, hohe Material- und Verarbeitungsqualität, harmonische Motor-Getriebe-Einheit
- ⊖ hohes Preisniveau, serienmäßige Sicherheitsausstattung bescheiden, teure Extras

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,2
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest ★★★★★☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7 Verarbeitung

⊕ Der BMW X3 kann in Sachen Verarbeitungs- und Materialqualität durchweg überzeugen. Die Karosserie ist sorgfältig verarbeitet, der Innenraum sogar schon im Basis-Ornat sehr solide und edel ausgeschlagen. Das Interieur punktet sowohl mit der sorgfältigen Verarbeitung als auch mit wertigen

Materialien. Die Sitze des Testwagens sind mit dem sehr wertigen Sensatec-Kunstleder bezogen, das Bestandteil der Basisausstattung ist. Beim Blick unter die Karosserie hinterlässt der X3 einen guten Eindruck: Der Unterboden ist großflächig verkleidet, lediglich im hinteren Bereich etwas zerklüftet.

2,7 Alltagstauglichkeit

Angesichts des vergleichsweise niedrigen Verbrauchs von nur 6,1 l auf 100 km kommt der X3 xDrive20d mit einer Tankfüllung (60 l) ganze 980 km weit. Und im Alltag lässt sich der 1,9 t schwere Bayer dank perfekt abgestimmtem Eco Pro Modus auch locker mit weniger als 6 l auf 100 km bewegen. Im Klassenvergleich gehört er damit zu den sparsamsten SUV auf dem Markt. Zudem schafft der große AdBlue-Tank (21,8 l) auch bei weiten Reisen sorgenfreie Bewegungsfreiheit.

⊕ Die maximale Zuladung des Testwagens von 622 kg dürfte selbst für vier schwere Erwachsene samt Gepäck ausreichen. Davon können 100 kg auf dem Dach sowie 100 kg auf der optionalen Anhängerkupplung transportiert werden. Der X3 xDrive20d darf zudem bis zu 2,4 Tonnen schwere, gebremste Anhänger ziehen (bei ungebremsten: 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 Stadtfahrer. Ein Reifenreparaturset ist nur gegen Aufpreis

zu haben. Ebenfalls optional erhältlich sind Reifen mit Notlaufeigenschaften, die die Weiterfahrt im Falle einer Reifenpanne bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen. Das Angebot eines Notrads hat BMW zwischenzeitlich gestrichen.



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

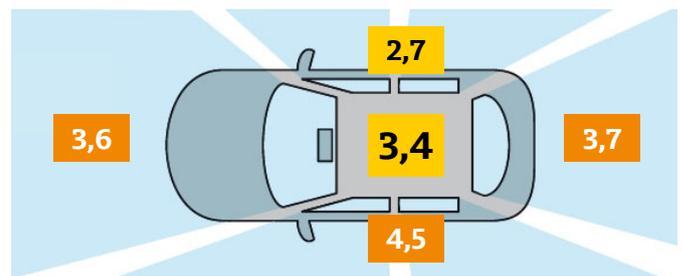
2,4 Licht und Sicht

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. Auch die Rückfahrkamera ist seit dem Facelift serienmäßig verbaut. Für das 360-Grad-Kamerasystem oder verlangt BMW einen Aufpreis. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzen beide Außenspiegel. Serienmäßig gibt es LED-Abblend- und Fernlicht.

⊕ Innen- und Außenspiegel (nur Fahrerseite) sind seit dem Facelift serienmäßig automatisch abblendend. Wer häufig bei Dunkelheit unterwegs ist, sollte zu den adaptiven LED-Scheinwerfern des Testwagens oder gar zum Laserlicht greifen,

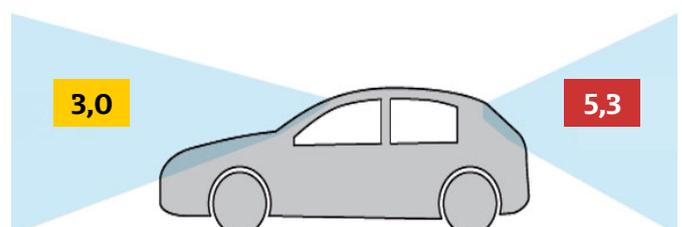
Rundumsicht

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.



beides samt blendfreiem Fernlichtassistenten. Sie überzeugen mit einer homogenen Lichtverteilung und einer guten Reichweite. Sie beinhalten 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.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Die angenehme Sitzhöhe (58 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 Aufsperrn 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 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](https://www.adac.de/keyless).

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Mit aufgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 405 l. Entfernt man die Gepäckabdeckung und belädt den BMW dachhoch, sind es 620 l. Dann passen zehn Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert) auf 785 l, bei Beladung bis unter das Dach auf 1.450 l.



Der Kofferraum mit 405 l Volumen bietet ausreichend Platz für das Gepäck oder den täglichen Einkauf.

2,1 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. 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.

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



Mit ca. 69 cm liegt die Ladekante auf einer akzeptablen Höhe.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig dreigeteilt klappbar. Gepäckraumschienen mit Verzurrösen, Taschenhaken und ein kleines Ablagefach unter dem Ladeboden gehören zum Ablagenpaket und sorgen für Ordnung im Gepäckabteil. Ein

Kofferraumtrennnetz gehört bei der getesteten Ausstattungsvariante ebenfalls zum Serienumfang.

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

1,7 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Wer mit dem lang gereiften BMW-Bedienkonzept vertraut ist, wird auch dieses SUV schnell erstaunlich intuitiv steuern können. 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 (Serie), 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.

⊖ Klassisch analoge Rundinstrumente findet man im X3 längst nicht mehr. Stattdessen ist das „Live Cockpit Plus“ Standard, 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.

1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Eine Bluetooth-Schnittstelle und zwei USB-Anschlüsse sind längst serienmäßig im X3 verbaut, genau wie ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine fest integrierte SIM-Karte und ist somit stets 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 zwei Jahre inklusive, danach kostenpflichtig. Apple Carplay und Android Auto zur Integration von Smartphones sind serienmäßig. 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 464 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.

1,5 Raumangebot vorn

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

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

1,8 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.

2,6 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Innenraums hat der X3 nicht allzu viel aufzuweisen. Die Fondsitze lassen sich nicht in Längsrichtung verschieben, der Beifahrersitz nicht umklappen. 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 beleuchtet, abschließbar und mit Filz verkleidet.



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

2,0 KOMFORT

2,1 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für den X3 auch ein Sportfahrwerk oder 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 und Sport. Im standardmäßigen Comfort-Modus federt der X3 samt den optionalen 19-Zoll-Rädern zwar in allen Geschwindigkeits-

bereichen recht komfortabel, zeigt aber auch mal spürbare 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 per Hebel einstellen.

⊕ Der X3 ist serienmäßig mit Sportsitzen samt perforiertem Sensatec ausgestattet. Vollleder und elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktionen kosten extra. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche sowie eine Sitzflächenneigungseinstellung. 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.

2,3 Innengeräusch

⊕ BMW hat den X3 gut gedämmt, hier ist ein deutlicher Fortschritt hör- und messbar. Gegen Aufpreis gibt es Doppelverglasung für die vorderen Scheiben (nicht im Testwagen). Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,0 dB(A) – das ist ein gutes Ergebnis. Der Dieselmotor hält sich meist im Hintergrund, ist nur durch dezentes Grummeln zu hören. Unter hoher Last und beim

Ausdrehen drängt er sich aber schon etwas in den Vordergrund, seinen hohen Einspritzdruck und die harte Verbrennung nicht mehr ganz verbergen. 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 xDrive20d ist serienmäßig mit einer 3-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, gegen Aufpreis kann man eine Standheizung ordern. 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 oder auch eine Sitzlüftung für die Vordersitze. Eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion kann ebenfalls bestellt werden. Gleiches gilt für getönte Scheiben im Fond sowie Rollos für die hinteren Seitenscheiben.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Trotz des hohen Fahrzeuggewichts von knapp 1,9 Tonnen sorgt der 190 PS starke Einstiegsdiesel für gute Fahrleistungen. Unterstützt wird der Verbrenner von einem kleinen Elektromotor mit 11 PS, der den xDrive20d damit zum Mildhybriden macht. Den simulierten Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Münchner in flotten 5,0 Sekunden. Von 80

auf 120 km/h gehts in 6,6 Sekunden. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h - ist mit 1,3 s tadellos. Hier profitiert der Münchner von der reaktionsschnellen Automatik. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt BMW 7,9 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 213 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auch wenn der Dieselmotor ein kultivierter Vertreter seiner Art ist, sind leichte Vibrationen dennoch zu spüren - allerdings hauptsächlich unter Last. Die Leistungsentfaltung ist gut, der

Motor ist für einen Diesel recht drehfreudig und schiebt auch aus dem Drehzahlkeller heraus nachdrücklich und harmonisch an.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu, im BMW ist sie optimal auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit 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 (Option) 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 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 gehört damit zu den besten ihrer Art. Im höchsten Gang dreht der Diesel bei 130 km/h mit rund 2.000 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.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 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. Der Geradeauslauf wurde mit dem Facelift offenbar besser, unser Testwagen hält für den Fahrer deutlich entspannter den Kurs und lässt sich von Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnoberflächen wenig aus der Ruhe bringen. Das kommt dem komfortorientierten Charakter des X3 entgegen, 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.

2,3 Lenkung

Der Testwagen war mit der optionalen variablen Sportlenkung ausgestattet. Diese ist im Gegensatz zur Standardlenkung variabel übersetzt, d.h. die Übersetzung wird bei größer werdendem Lenkwinkel direkter. Dennoch ist die Lenkung mit 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag nicht zu direkt übersetzt, was für ein SUV auch nicht passend wäre. Die Lenkpräzision ist gut und wird allenfalls durch die spürbare Wankneigung geschmälert. Das Lenkgefühl überzeugt ebenso wie die gut ausgeprägte Zentrierung. Die Lenkung ist angemessen leichtgängig, wird im Fahrmodus Sport etwas strammer.

2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der BMW X3 xDrive20d mit der optionalen 19-Zoll-Bereifung nach durchschnittlich 33,9 m. Die Bremse lässt sich gut dosieren und spricht einwandfrei an.

1,9 SICHERHEIT

1,7 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

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	Serie
	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 (direkt messend)

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 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 Fünfstern-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. Nach einem

Unfall bremst 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.

2,1 Kindersicherheit

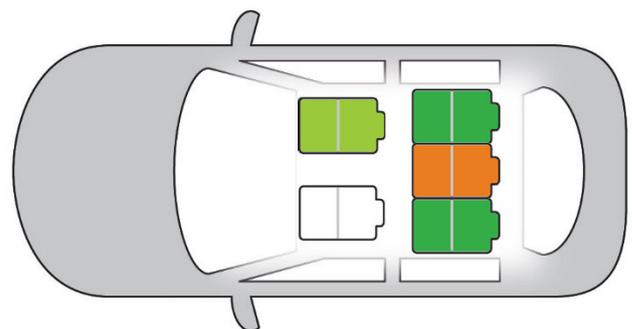
⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW im Euro NCAP-Crashtest gute 84 Prozent der möglichen Punkte. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren.

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 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.

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)

3,2 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.

2,5 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der X3 xDrive20d auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,1 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 189 g/km, wofür der Münchner 20 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf versetzt oder dank Mildhybridsystem komplett abschaltet und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem X3 Diesel erstaunlich sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,7 l, außerorts bei 5,4 l und auf der Autobahn bei 7,4 l Diesel alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der xDrive20d ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6d homologiert. Bei den Ecotest-Messungen zeigt er sich vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Die Stickoxid-Emissionen liegen weit unter dem Grenzwert. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient. Zusammen mit den 20 Zählern

Verbrauch

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

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

aus dem CO₂-Bereich erzielt der X3 Diesel 70 Punkte und somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von BMW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

3,9 AUTOKOSTEN

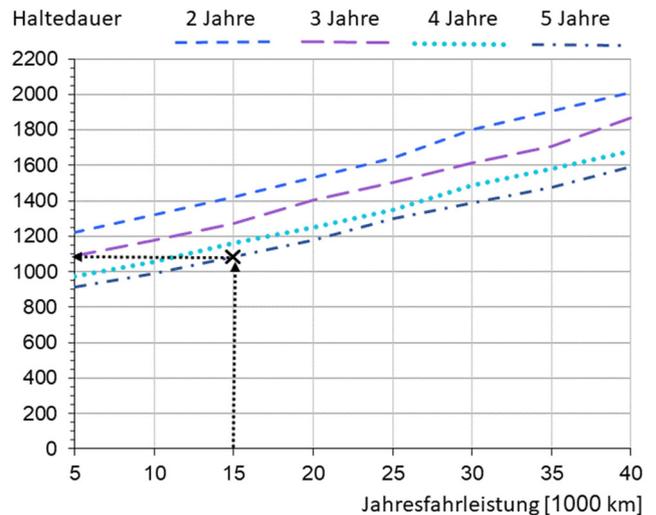
3,9 Monatliche Gesamtkosten

BMW ruft für den X3 selbstbewusste Preise auf. Mit dem 190 PS starken Zweiliter-Diesel kostet der Münchner happige 55.750 Euro. 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 gut, aber bei weitem nicht vollständig ausgestatteten Testwagen sind immerhin mehr als 67.000 Euro fällig. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt happige 314 Euro, 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.

⊖ 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1083 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	xDrive20i Steptronic	xDrive30i Steptronic	xDrive30e Steptronic	xDrive20d Steptronic	xDrive30d Steptronic	M40i Steptronic	M40d Steptronic	M Competition Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	4/1995	6/2993	6/2998	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	185 (252)	215 (292)	140 (190)	210 (286)	265 (360)	250 (340)	375 (510)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1350	350/1460	420/1350	400/1750	650/1500	500/1900	700/1750	600/2750
0-100 km/h [s]	8,4	6,6	6,1	7,9	5,7	4,9	4,9	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	235	210	213	245	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,6 SP	7,6 SP	2,0 SP	5,8 D	6,2 D	8,8 SP	6,6 D	10,8 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	172	173	45	151	162	199	173	246
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/25	17/26/25	19/26/25	18/25/26	17/25/26	14/26/26	14/26/26	18/29/30
Steuer pro Jahr [Euro]	223	226	40	314	439	336	471	524
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1062	1170	1061	1086	1241	1426	1441	1860
Preis [Euro]	53.150	60.350	62.150	55.750	62.950	75.550	76.150	100.700

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-Zyl.-Dieselmotor (Mild-Hybrid), Turbo, Euro 6d, SCR-Kat, NOx-Speicherkat, DPf	
Hubraum	1.995 cm ³
Leistung	140 kW/190 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	213 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	151 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/60 R18W
Länge/Breite/Höhe	4.708/1.891/1.676 mm
Leergewicht/Zuladung	1.915/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550/1.600 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	USA, Spartanburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	245/50 R19 105W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 SUV
Wendekreis links/rechts	12,1 m
Ecotest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/5,4/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	161 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.150 mm
Leergewicht/Zuladung	1.878/622 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/785/1.450 l

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

Betriebskosten	175 Euro	Werkstattkosten	88 Euro
Fixkosten	148 Euro	Wertverlust	672 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1083 Euro		
Steuer pro Jahr	314 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/26		
Basispreis X3 xDrive20d Steptronic	55.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.07.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	67.170 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.587 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 der Kraftstoffe 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 (LED-Abblendlicht)	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.000 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/650 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (inkl. Rückfahrkamera)	600 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	600 Euro° (Paket)/600 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.150 Euro
Verkehrszeichenerkennung	900 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	480 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	900 Euro° (Paket)/
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	900 Euro° (Paket)
Spurassistent	900 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	900 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/ Serie
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro°
Lenkradheizung	270 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (elektrisch)	1.150 Euro
Metalllackierung	950 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,9

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

Stand: November 2022
Test und Text: Markus Schönfeld