
Beide überzeugen auf ihre eigene Weise

Von Matthais Knödler

Er war in seiner ersten Generation ein sportlicher gezeichneter, individuellerer BMW X1, und das bleibt der X2 auch in seiner zweiten Modellgeneration. Wir haben das in allen Dimensionen gewachsene Modell unter die Lupe genommen. Gefahren sind wir die stärkere von zwei Elektrovarianten namens iX2 x-Drive 30 mit 230 kW (313 PS) und Allradantrieb sowie die oberste Verbrenner-Ausbaustufe mit 2,0-Liter-Vierzylinder-Ottomotor, die auf die Modellbezeichnung X2 M35i x-Drive hört und mit Vierradantrieb 300 PS (221 kW) leistet. Interessanterweise ist das Elektroauto unter diesen zwei Typen deutlich billiger: Sie steht mit 56.500 Euro in der Preisliste. Der von uns gefahrene Verbrenner kostet stolze 63.800 Euro.

Die zwei sehr unterschiedlichen Antriebsvarianten können jeweils auf ihre spezifische Weise überzeugen. Wer nicht so viel Leistung braucht und sich mit Frontantrieb begnügt, bekommt den neuen X2 mit Ottomotor schon ab 46.400 Euro, dann leistet er 170 PS (125 kW); die günstigste Elektrovariante, ebenfalls mit Frontantrieb, kostet 49.400 Euro und leistet 150 kW (204 PS). Übrigens leistet sich BMW auch noch die politische Inkorrektheit, den X2 mit Dieselmotor anzubieten – und das ist vielleicht die vernünftigste Art, dieses sportlich angehauchte Crossover-SUV zu bewegen. (aum)

Bilder zum Artikel



BMW iX2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



BMW iX2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



BMW iX2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



BMW X2 M35i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



BMW X2 M35i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



BMW X2 M35i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



BMW X2 M35i.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler
