

---

## Vorstellung BMW iX: Die Antwort auf alle Fragen

Von Jens Meiners

**Überlegene Leistung:** Das ist beim Auto noch immer der Weg in Führungspositionen. Doch diese Leistung manifestiert sich längst nicht mehr in PS, sondern in Intelligenz. Ein schönes Beispiel dafür ist der BMW iX, der ab Ende 2021 als Speerspitze des Markenprogramms dient. Er wurde direkt aus der Studie iNext entwickelt.

Beim BMW iX handelt es sich - im Gegensatz zu klassischen Spitzenmodellen - nicht um eine Luxuslimousine und nicht um einen Sportwagen. Sondern um einen vollelektrischen Crossover-SUV mit wegweisenden autonomen Fahrfunktionen und einer Leistung von satten 500 PS (370 kW).

Das sehr hohe Leistungsniveau korrespondiert mit entsprechender Dynamik: Der Sprint von 0 auf 100 km/h ist in weniger als fünf Sekunden erledigt, im direkten Vergleich, so BMW, "sieht ein X5 M alt aus". Für Vortrieb sorgen zwei Elektromotoren, über die Höchstgeschwindigkeit spricht BMW noch nicht. Klar ist aber: 250 km/h, die Schwelle des "Gentlemen's Agreement" in der deutschen Automobilindustrie, werden auch die gehobenen Elektroautos von BMW erreichen.

Der Stromverbrauch ist im Vergleich zu ähnlich starken Elektroautos deutlich gesunken; vielleicht sinkt der iX sogar noch unter die 20-kWh-Marke pro 100 Kilometer. Damit schafft er locker über 600 Kilometer Reichweite. Und der ökologische Rucksack, den Elektroautos prinzipiell mit sich herumschleppen, fällt beim bayerischen Exemplar etwas kleiner aus: Bei der Produktion werden keine seltenen Erden verwendet, und der Strom für den Bau der Batterien - der sich natürlich auch nur aus dem regulären Netz speist - wird als "erneuerbar" deklariert.

Mit seiner im Vergleich zu anderen Premium-Fahrzeugen nochmals massiv gesteigerten Rechenleistung kann der iX in Rekordzeit Daten verarbeiten; er ist damit hervorragend für die Stufen des autonomen Fahrens vorbereitet, die in den nächsten Jahren schrittweise freigegeben und ausgerollt werden. Und er ist der erste BMW, der sich die Möglichkeiten der 5G-Datenübertragung zunutze macht.

Der BMW iX nutzt eine Rahmenstrukturbauweise aus Aluminium mit erheblichem Einsatz von Kohlefaser-Elementen in Seitenwand, Heck und Dach. Die Kohlefaser-Käfigstruktur ist eine Weiterentwicklung aus dem 7er. Das optionale Panorama-Glasdach lässt sich über eine Polymer-Matrix per Kommando verschatten.

Neben dem Leichtbau hat BMW größtes Augenmerk auf die Aerodynamik gelegt; mit glattem Unterboden, einer Klappensteuerung für die Lufteinlässe und optimierten Rädern der Dimensionen 20, 21 oder 22 Zoll ist es gelungen, den cW-Wert auf ganze 0,25 abzusenken. Und das macht sich nicht nur bei den Fahrleistungen, sondern auch bei Verbrauch und Reichweite bemerkbar.

Das Interieur präsentiert sich als komfortabel ausgestaffierte Lounge, die sich ebenso deutlich vom klassischen BMW-Stil abhebt, wie vor zwei Jahrzehnten die 7er-Baureihe E65. Ein breiter, gebogener Bildschirm erstreckt sich bis weit in die Fahrzeugmitte, die angewinkelten Luftausströmer verweisen auf die einst markenprägende Fahrerorientierung. Und während man lange Zeit aus prinzipiellen Gründen unten abgeflachte Lenkräder ablehnte, vollzieht man mit einem sechseckigen Zweispeichen-Lenkrad in München nunmehr einen Quantensprung.

---

Das Farb- und Materialkonzept im Interieur geht ebenfalls neue Wege, unter anderem mit Akzenten in Goldbronze, Oberflächen aus Mikrofaser oder schonend behandeltem Leder sowie optionalen Flächen und Bedienelementen aus Holz und Kristallglas.

Von außen bleibt der iX bei klassischen SUV-Proportionen, die allerdings in kühl-futuristischem Stil umgesetzt sind. Die glatte Form wird von der Basisversion besonders gut vermittelt, das Sportpaket setzt hingegen auf klassischere Elemente und angedeutete große Lufteinlässe. Und die große BMW-Niere passt gut zu den eindrucksvollen Dimensionen dieses hochmodernen SUV, das ungefähr die Verkehrsfläche eines BMW X5 in Anspruch nimmt. BMW-Markendesignchef Domagoj Dukec spricht von "empathischem Design".

Und so bleiben wenig Fragen offen - bis auf diejenige nach dem Preis. Dazu wird sich BMW äußern, wenn der Marktstart im Herbst 2021 näherrückt. Je nach Ausstattungsniveau darf man auch hier von einem durchaus anspruchsbetonten Ansatz ausgehen. (ampnet/jm)

---

## Bilder zum Artikel



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

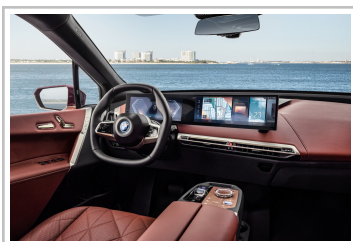
---



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

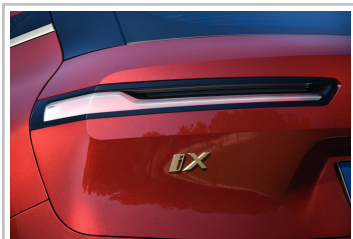
---



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Jens Meiners mit dem BMW iX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---