
Fahrvorstellung BMW X1: Einstieg in die bayerische SUV-Welt

Von Jens Meiners

Ja zum SUV, aber sparsam, komfortabel und modern: Der BMW X1 hat das Lebensgefühl einer urbanen Kundschaft getroffen, die auf individuellen Stil Wert legt, aber keine Abstriche an der Alltagstauglichkeit in Kauf nehmen möchte. Jetzt haben die Münchener das kompakte SUV-Einstiegsmodell überarbeitet, wobei sich die Änderungen weitgehend auf kosmetische Korrekturen beschränken.

Unter der Haube des X1 arbeiten die neuesten Aggregate aus dem Baukasten der Marke; der Einstiegsbenziner ist ein 1,5-Liter-Dreizylinder mit 140 PS (103 kW), darüber rangieren 2,0-Liter-Vierzylinder mit 192 PS (141 kW) bzw. 231 PS (170 kW). Die Selbstzünder-Palette besteht aus verschiedenen Varianten des gleichen 2,0-Liter-Aggregats in den Leistungsstufen 150 PS (110 kW), 190 PS (140 kW) und 231 PS. Während es den Dreizylinder-Benziner nur mit Frontantrieb gibt, sind der mittlere Benziner und der Einstiegsdiesel sowie der mittlere Diesel sowohl mit Front- als auch mit Allradantrieb verfügbar. Bei den Spitzenmotoren ist der Allradantrieb obligatorisch.

Eine Handschaltung gibt es leider nur noch in den beiden Einstiegsmodellen, beim 140-PS-Benziner ist ein Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe verfügbar, das beim 192-PS-Benziner serienmäßig ist. Alle anderen Varianten sind mit einer Acht-Stufen-Automatik ausgerüstet. Wir haben uns ans Steuer der 231 PS starken Spitzenmodelle gesetzt. Und festgestellt, dass sich Otto- und Dieselmotor deutlich voneinander unterscheiden.

Der Benziner muss höher drehen, um seine Spitzenleistung abzuliefern, und hat beim Drehmoment das Nachsehen: Er stemmt lediglich 350 Newtonmeter auf die Kurbelwelle. Das ist zwar ein guter Wert, aber er kommt nicht an den mit 231 PS gleichstarken Diesel heran, der 450 Nm Drehmoment erzeugt. In der Beschleunigung liegen beide Modelle fast gleichauf: Der Standardspurt von null auf 100 km/h dauert beim X1 x-Drive 25i 6,5 Sekunden, der um 50 Kilogramm schwerere X1 x-Drive 25d benötigt eine Zehntelsekunde länger. Die Spitze ist identisch: Bei 235 km/h ist Schluss. Beim Verbrauch ist der Unterschied hingegen beträchtlich: Während der Diesel im Zyklus lediglich 4,9 Liter konsumiert, werden beim Benziner pro 100 Kilometer 6,3 Liter in die Brennkammern injiziert. Vielfahrer wissen, dass diese Werte in der Praxis eher noch weiter auseinanderklaffen.

Während der Diesel beim Beschleunigen ein gedämpftes Brummen von sich gibt, ist der Benziner vibrationsärmer und leiser. Wir empfanden die Diesel-Akustik keineswegs als störend; letztlich ist die Entscheidung Geschmackssache.

Im kommenden Jahr will BMW übrigens noch einen Plug-in-Hybriden auf den Markt bringen, der ähnlich stark ist: Mit einem Dreizylinder und einem auf die Hinterachse wirkenden Elektromotor leistet er 220 PS (162 kW) und erzeugt 385 Nm Drehmoment. Die Beschleunigung von null auf 100 km/h soll sieben Sekunden dauern, bei der Höchstgeschwindigkeit wird der x-Drive 25e allerdings die rote Laterne im X1-Programm tragen: Mit 192 km/h kommt er nicht einmal an die 140 PS starke Einstiegsvariante namens s-Drive 18i heran. Zudem verringert sich der Gepäckraum von 505 auf 450 Liter.

Am Exterieur hat BMW nicht nur neue Scheinwerfer, Rückleuchten und Stoßflächen montiert, sondern auch den Kühlergrill vergrößert; der eindrucksvolle Lufteinlass betont die Familienähnlichkeit mit Modellen wie dem X7 oder dem 7er. Die Optik lässt sich mit

der jugendlich wirkenden Sport Line oder der edlen x-Line akzentuieren, und die M-Sport-Variante verfügt sogar über eigenständige Anbauteile.

Wenig Optimierungsbedarf gab es beim Fahrwerk; der X1 ist auch nach dem mit der zweiten Modellgeneration vollzogenen Schwenk zum Frontantrieb eines der agilsten und fahraktivsten Modelle im Segment. Das Interieur mit neuen Stoffen und Dekorleisten wirkt hochwertig, und das vollwertige, optional erhältliche Head-up-Display unterstreicht den Premiumcharakter der Baureihe. Zudem gibt es ein neues Infotainmentsystem mit nunmehr bis zu 10,25 Zoll großem Bildschirm. Nur der Innenspiegel mit seiner wulstigen Kunststoffumrandung fällt störend ins Auge.

Die Preise für den überarbeiteten X1 beginnen bei 32 700 Euro für den schwächsten Benziner und reichen bis 50 700 Euro für den M Sport mit dem stärksten Benzinmotor. Erstaunlicherweise ist der Top-Diesel um 250 Euro günstiger als der gleich starke Benziner. Und so ist unsere Empfehlung klar: Wer einen preiswerten Einstieg in die SUV-Welt von BMW sucht, sollte sich den 150 PS starken s-Drive 18d ansehen, der ab 35 150 Euro in der Preisliste steht; als Premiumalternative raten wir zum 45 250 Euro teuren, 231 PS starken x-Drive 25d. (ampnet/jm)

Daten BMW X1 x-Drive 25d

Länge x Breite x Höhe (m): 4,45 x 1,82 x 1,60

Radstand (m): 2,67

Motor: R4-Diesel, 1995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 170 kW / 231 PS bei 4400 U/min

Max. Drehmoment: 450 Nm bei 1500-3000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,6 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,9 Liter

Effizienzklasse: A

CO₂-Emissionen: 128 g/km (Euro 6d-Temp)

Leergewicht / Zuladung: min. 1695 kg / max. 560 kg

Kofferraumvolumen: 505–1550 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Bereifung: 225/55 R 17

Basispreis: 45 250 Euro

Bilder zum Artikel



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW