

---

## Praxistest BMW X2 Edition M Mesh: Ego-Shooter in Oranje-Optik

Von Frank Wald, cen

Schwarzer BMW, orangefarbene Folien auf Haube und Türen, Münchener Kennzeichen – ganz klar: Mietwagen von Sixt! Doch seit wann liefern die vor die Haustür? Der Überführungsfahrer übergibt den Schlüssel und klärt auf: Hier ist Ihr X2 M Mesh Edition! Der was? Wir schlagen nach. Das von BMW so genannte SAC (Sports Activity Coupé) soll in der „Rolle des selbstbewussten Rebellen im urbanen Umfeld“ noch mehr „extrovertierte Kunden“ ansprechen, blümelet es aus dem Presstext. Nun ja, ein leichter Hang zur Selbstdarstellung und gefestigtes Ego scheinen in jedem Fall von Vorteil, will man mit der auffälligen Folierung über die Boulevards der Großstadt flanieren. Die eigentliche Attraktion steckt jedoch unter der schrägen Schale: ein erstmals in der seit 2018 erhältlichen Baureihe verbauter Plug-in-Hybrid-Antrieb.

Den bekommt man allerdings nur als XDrive25e in einer Kombination aus 125 PS (92 kW) starkem 1,5-Liter-Benziner und 70-kW-Elektromotor, die der sportlicheren Coupé-Variante des X1 zu 220 PS (162 kW) Systemleistung verhelfen. Hört sich zunächst mal kräftig an, ist es auch, solange beide an einem (Antriebs-)Strang ziehen. Leider geht dem Stromer schnell der Saft aus und dann wird's zäh. Zwar wirkt der Dreizylinder beim städtischen Ampelhopping mit seinem schnellen Antritt recht munter, das stets präsente Schnarren trübt jedoch die vielbeschworene Freude am Fahren sehr. Erst recht wenn es hinterm Ortsausgangsschild mal schneller zur Sache geht, ist von der ordentlichen Systemleistung nicht viel zu spüren. Die gut 300 Kilogramm Mehrgewicht der zweiten Antriebseinheit an Bord zehren hier arg an der Spontanität und Leistungsentfaltung.

Denn die 385 Nm Systemdrehmoment gibt's nur mit zusätzlichem Elektro-Boost – und der geht sehr schnell zur Neige. Offiziell soll das gefüllte Batteriepack für 57 Kilometer reichen. In der Praxis waren es, auch nach mehrmaligen Versuchen, kaum mehr als 45. Und die sind dem Akku auch nur schwer wieder zuzuführen. Nach acht Stunden über Nacht an einer öffentlichen 11-kW-Ladesäule zeigte der Bordcomputer nach dem Ausstöpseln schlappe 40 Kilometer Reichweite an. Nun hat sich zwar herumgesprochen, dass Plug-in-Hybride in der Regel und Realität schnell unter die förderfähige Minimum-Reichweite von 40 Kilometern fallen. Doch der X2 xDrive25e bewegt sich hier auf einem sehr schmalen Grat und BMW wird hier nachbessern müssen, wenn im kommenden Jahr mindestens 60 Kilometer und ab 2025 sogar 80 Kilometer vorgegeben sind.

Andererseits lernt man so auch, dass selbst diese bescheidende Reichweite im urbanen Stop-and-Go mit vielen Rekuperations-Phasen zur Energierückgewinnung und Stehzeiten für die meisten Strecken und Verrichtungen ausreicht. Und natürlich Elektroauto-typisch beim zügigen Spurenwedeln einen schönen Spaß machen, weswegen, wann immer machbar, das Auto besser an der Säule hängt, um dieses Vergnügen so oft und weit wie möglich zu erleben.

Fahrwerk und Handling stehen außer Frage

Nicht ganz nachvollziehbar bleibt allerdings, warum dafür nur ein 5-Meter-Ladekabel an Bord ist, wo doch der Elektroanschluss am Kotflügel vorne links angebracht ist und zumindest im hiesigen Rechtsverkehr die öffentlichen Ladesäulen immer auf der Beifahrerseite stehen. Wer so gezwungen wird, sich an einer zweispurigen Hauptstraße mit der Strippe abzuplagen, während einen die Druckwellen von Lkw und Bussen ans Auto pressen, zweifelt einmal mehr am staatlich gepamperten Konzept von Batterie-Elektromobilität und Ladeinfrastruktur.

---

Dafür stehen Fahrwerk und Handling außer Frage und BMW mit seinem guten Namen ein. Das Fahrverhalten ist auch ohne Sportfahrwerk stramm und sicher, die elektromechanische Lenkung erlaubt sich keine Nachlässigkeit und setzt die Eingriffe direkt und präzise um. Die großen Räder bringen zwar bei zu vielen Querfugen den einen oder anderen Rüttler ins Auto. Insgesamt aber meistert der Wagen kultiviert die Unzulänglichkeiten des hiesigen Straßensystems und Folgeerscheinungen der schwarzen Null. Auch die Steptronic-Automatik schaltet schnell und komfortabel, muss sich allerdings ausgerechnet in der Top-Plug-in-Hybrid-Version mit sechs Stufen zufrieden geben, wohingegen die übrige Schar der konventionellen Verbrenner-Kollegen (mit Ausnahme der Basisversionen) von Haus aus mit der seidenweichen 8-Gang-Steptronic unterwegs ist.

Kofferraum schrumpft um 60 Liter

Die gängigen Sicherheitsassistenten, Funktionen und Konnektivität sind auch im Plug-in-Hybrid-Modell ab Werk oder optional an Bord. Serienmäßig enthalten sind LED-Scheinwerfer inklusive Schlechtwetterlicht, das die runden Nebelscheinwerfer ersetzt sowie gegen Aufpreis auch mit Matrix-Funktion fürs Fernlicht. Geräumigkeit und Komfortfeatures sind je nach Wunsch und Klickrate im Konfigurator ebenso identisch. Allerdings schrumpft das Kofferraumvolumen durch den Hochvolt-Akku unter der Rücksitzbank um 60 auf nur noch 410 Liter.

Und was unterscheidet das Oranje-SUV nun von seinen Baureihen-Brüdern? Nun, die Mesh Edition ist sowas wie die höchste Ausstattungsstufe, baut auf der Version M Sport X auf und bietet darüber hinaus einige, hauptsächlich optische, Goodies. Die sind schnell aufgezählt: Eine Niere in Hochglanz-Schwarz, Radlaufblenden und Seitenleisten in Black-Brown metallic, Endrohrblenden in Schwarz Chrom sowie 19-Zoll-Räder mit dezenten Bicolor-Felgen mit orangefarbenen Elementen. Innen gibt's dazu dann noch M-Sportsitze und Rückbank in Mocca-braunem Leder-Alcantara, Einstiegsleisten mit Schriftzug, eine X2-Logo-Projektion beim Öffnen der Türen sowie Instrumententafel und Fußmatten mit orangefarbenen Kontrastnähten und Einfassband, die besagte orangefarbene Außenfolierungen zitieren. Macht alles zusammen unterm Strich einen Aufpreis von exakt 1500 Euro.

Das ist angesichts des Endpreises von knapp 53.000 Euro – und der sonstigen Optionen aus der reichhaltigen Aufpreisliste – ein bescheidener Betrag. Wer den sportlichen Anstrich möchte, auf den Zwitterantrieb aber verzichtet, kann sich auch schon in der Einstiegsversion X2 SDrive18i mit der Edition M Mesh schmücken. Die kostet dann ab 42.000 Euro gute 10.000 weniger, fällt aber mindestens ebenso auf. (ampnet/fw)

Daten BMW X2 xDrive25e Edition M Mesh

Länge x Breite x Höhe (m): 4,36 x 1,82 x 1,51  
Radstand (m): 2,67  
Motor: R3-Benziner, 1499 ccm, Turbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 92 kW/125 PS bei 5000-5500 U/min  
Max. Drehmoment: 220 Nm bei 1500-3800 U/min  
Elektromotor: 70 kW/95 PS bei 8000 U/min  
Max. Drehmoment: 165 Nm von 100 bis 3900 U/min  
Systemleistung: 162 kW/220 PS  
System-Drehmoment: 385 Nm  
Batteriekapazität: 10,0 kWh  
Getriebearart: 6-Gang-Automatik  
Antrieb: elektrifizierter Allradantrieb  
Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h  
Höchstgeschwindigkeit elektrisch: 135 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,8 Sek.  
Reichweite elektrisch: 57 km  
WLTP-Stromverbrauch: 13,7 kWh  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,9 Liter

---

Effizienzklasse: k.A.  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 43 g/km (Euro 6d)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1730 kg / max. 570 kg  
Kofferraumvolumen: 410-1290 Liter  
Tankinhalt: 36 Liter  
Max. Anhängelast: k.A.  
Wendekreis: 11,4 m  
Luftwiderstand: cW 0,29  
Bereifung: 225/45 R19  
Basispreis: 52.900 Euro

---

## Bilder zum Artikel



BMW X2, Sondermodell „M Mesh Edition“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



BMW X2 XDrive 25e Edition M Mesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



BMW X2 XDrive 25e Edition M Mesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



BMW X2 XDrive 25e Edition M Mesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



BMW X2 XDrive 25e Edition M Mesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



BMW X2 XDrive 25e Edition M Mesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



BMW X2 Edition M Mesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X2 Edition M Mesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X2 Edition M Mesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X2 Edition M Mesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X2 Edition M Mesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---