
Fahrbericht BMW iX und 4er Gran Coupé: Eine Marke, zwei Pfade

Von Jens Meiners, cen

Steht die Autoindustrie an einem Scheideweg? Viele Politiker und nicht wenige Manager wollen den Übergang zur Elektromobilität erzwingen, andere bremsen den Eifer und verweisen auf alternative Lösungen: Wasserstoff, effiziente Verbrennungsmotoren, synthetische Kraftstoffe. BMW gehört zu diesen Herstellern, die alles können. Die Bayern waren ein Pionier bei den Elektroautos, gleichzeitig jedoch plädieren sie dafür, den klassischen Antrieb noch lange nicht abzuschreiben.

Zwei ganz neue Modelle von BMW zeigen die Bandbreite auf, in der sich Mobilität zukünftig bewegen könnte. Da gibt es zum einen das 4er Gran Coupé, eine sportlich-elegante Limousine klassischer Bauart. Und andererseits den iX, einen hochbauenden und vollelektrischen SUV der oberen Kategorie. Beide tragen die BMW-Doppelniere stolz vor sich her, für empfindsame Naturen vielleicht etwas zu auffällig. Kritik daran kommentierte BMW auf Twitter einst patzig mit: „OK, Boomer.“

Die neuen Typen haben aber auch einiges zu bieten, vor allem in den von uns gefahrenen Top-Versionen. Das M440i Gran Coupé verfügt über einen klassischen Sechszylinder-Reihenmotor mit 374 PS (275 kW), der iX 50 hat einen Elektroantrieb mit 385 kW (523 PS). Es gibt auch andere Motorisierungen. Das 4er Gran Coupé ist auch mit Vierzylinder-Diesel- und Otto-Motoren ab 184 PS (135 kW) zu bekommen, den iX gibt es auch in einer schwächeren Variante mit 240 kW (326 PS).

Von außen könnten die beiden Modelle kaum unterschiedlicher auftreten. Das 4er Gran Coupé – 4,78 Meter lang, 1,44 Meter hoch und 1,85 Meter breit – wirkt ungemein niedrig und gestreckt. Das sanft abfallende Heck mit seiner scharfen Abrisskante kaschiert eine Heckklappe. Dahinter verbirgt sich ein großzügiger Gepäckraum, der sich von 470 auf 1290 Liter vergrößern lässt.

Im 4er sitzen Fahrer und Passagiere tief, die Sitze passen wie angegossen, die Armaturentafel ist BMW-typisch mit deutlicher Fahrerorientierung gestaltet. Das griffige Dreispeichen-Lenkrad schafft Vertrautheit. Traditionskunden wundern sich allerdings darüber, dass der Drehzahlmesser nur noch erscheint, wenn der Fahrer das Sport-Programm auswählt. Hält BMW dieses Instrument für ein überflüssiges Accessoire? Großes Lob verdient wiederum der zentrale Knopf, mit dem sich die oftmals übergriffigen Assistenzsysteme mit einer einzigen Bewegung abschalten lassen. Und auf die optionale Gestensteuerung sollte man gleich ganz verzichten.

Gänzlich anders ist der iX ausgelegt. Die zerklüftete Karosserie ist mit 4,95 Meter Länge, 1,97 Meter Breite und 1,70 Meter in der Höhe deutlich ausladender dimensioniert, wovon das Raumgefühl sowohl vorne als auch auf der Rückbank profitiert. Nicht jedoch der Gepäckraum: Er ist mit 500 Litern kaum größer als jener des 4er Gran Coupé. Erst bei umgelegten Rücksitzen kann er die viel kleinere Limousine deklassieren. Einen vorderen Gepäckraum gibt es übrigens nicht. Von den vielgepriesenen Package-Vorteilen eines Elektroautos bleibt beim iX, wie bei sehr vielen E-Mobilen, in der Realität wenig übrig.

Das luftige Ambiente im iX wirkt moderner als im 4er Gran Coupé, aber nicht minder reizvoll. Edle Materialien akzentuieren das großzügige, horizontal betonte Cockpit, das in einem sanft gebogenem Bildschirm und einem hexagonalen Zweispeichen-Volant kulminiert. Besonders gelungen ist die Stoff-/Mikrofaser-Ausstattung in bläulichem „stone grey“. Hier will man gar nicht erst auf die Rennstrecke, hier rollt man über den Boulevard.

Dieses unterschiedliche Auftreten wird im Fahrerlebnis reflektiert, auch wenn beide Modelle gleichermaßen über Allradantrieb verfügen und die Beschleunigungswerte praktisch identisch sind. Der M440i braucht 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der iX 50 ist noch eine Zehntelsekunde schneller. Bis zu einem Tempo von glatten 200 km/h marschiert der Elektro-SUV stramm weiter, dann allerdings wird dem Vortrieb kategorisch Einhalt geboten – nicht zuletzt im Interesse der Reichweite: Die angeblichen 631 Kilometer sind da längst in weite Ferne gerückt.

Der M440i hat da noch reichlich Reserven. Er läuft erst bei 250 km/h spürbar in den Abregler, und die 738 Kilometer Reichweite, die sich aus glatten acht Litern Zyklusverbrauch und dem Tankinhalt errechnen, lassen sich – ganz im Gegensatz zu den offiziellen Elektro-Reichweiten – mit etwas Zurückhaltung problemlos unterbieten. Der Reihen-Sechszylinder wiederum untermalt die souveräne Leistungsentfaltung mit seidener Akustik.

Während die Längsdynamik bei beiden Modellen über jeden Zweifel erhaben ist, schlägt die Stunde des 4er in einer klassischen BMW-Disziplin: Der Querdynamik. Obwohl er mit 1900 Kilogramm Leergewicht nicht eben leicht geraten ist, liefert der Fünftürer sportwagenähnliche Performance. Die Lenkung arbeitet präzise, der Druckpunkt der gut dosierbaren Bremse ist perfekt, die Agilität ist beispielhaft. Dieses Auto fühlt sich an, wie ein BMW sich anfühlen soll – und ist damit weiterhin eine Messlatte für die Branche.

Davon kann beim iX keine Rede sein. Zwar bleibt das 2585 Kilogramm schwere Gefährt auf der Autobahn bis zur (relativ niedrigen) Vmax sicher und spurstabil, forcierte Gangart in Kurven wird jedoch mit spürbaren Wankbewegungen um die Längsachse quittiert. Der vielzitierte niedrige Schwerpunkt der Akkus relativiert sich eben, wenn die Insassen obendrauf Platz nehmen müssen.

Mit 68.100 Euro steht der M440i in der Preisliste, für den iX 50 werden glatte 100.000 Euro fällig – einen iX 40 gibt es allerdings auch schon ab 77.300 Euro. Zudem dürfen sich die Käufer des iX über Zuwendungen aus dem Steuersäckel freuen, mit denen ihre Wahl großzügig belohnt wird.

Subventionen hin oder her: Man darf BMW zu der Entscheidung gratulieren, bei aller Offenheit gegenüber der E-Mobilität auch weiterhin auf den klassischen Antrieb zu setzen – zumal sich längst herumspricht, dass die Einstufung von Elektroautos als „Null-Emissionen“-Fahrzeuge keine Faktengrundierung besitzt. Welches Potential in den jeweiligen technischen Ansätzen steckt, das zeigen die jungen Bajuwaren jedenfalls in schöner Deutlichkeit. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



BMW iX 50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX 50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX 50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX 50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX 50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX 50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M440i Gran Coupé.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M440i Gran Coupé.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



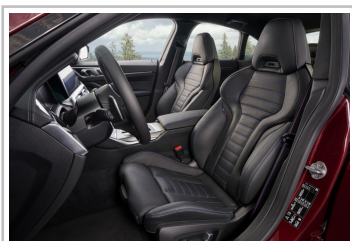
BMW M440i Gran Coupé.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M440i Gran Coupé.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M440i Gran Coupé.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M440i Gran Coupé.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW
