
Fahrbericht BMW X1/iX1: Elektrisierender Bestseller

Von Frank Wald, cen

Er ist der Bestseller im BMW-Programm, schubst sogar immer wieder mal die Markenkönigin 3er vom Thron. Erst seit 2009 auf dem Markt, wurden vom X1 weltweit inzwischen 1,9 Millionen Modelle abgesetzt. Rechnet man die China-Varianten mit langem Radstand hinzu, die BMW als eigene Baureihe listet, sind es sogar 2,7 Millionen. Im Herbst startet die dritte Generation: größer gewachsen, besser ausgestattet, intuitiver bedienbar und von Anfang an elektrifiziert. Vor allem der Stromer gefällt auf Anhieb mit Power und Performance.

Schon auf den ersten Blick macht das neue Kompakt-SUV Eindruck. Mit seiner aufrechten Frontpartie mit nahezu quadratischer Niere und flachen LED-Scheinwerfern mit dreigeteilter Leuchten-Grafik (Matrix-Licht optional) sowie dem robusten Body mit scharf modellierten Flächen, Kanten und betonten Radhäusern – BMW spricht von „monolithischem Design“ – sowie auffälligen Chromspangen nimmt es sichtbar Anleihen an iX und X3.

Apropos: In allen Dimensionen um mehrere Zentimeter gewachsen reicht der 4,50 Meter lange, 1,85 Meter breite und 1,64 Meter hohe X1 mit 2,69 Meter Radstand nun fast an die erste X3-Generation heran. Das schafft gegenüber dem Vorgänger nicht nur mehr Platz im Innenraum, mit der ebenso um mehr als drei Zentimeter verbreiterten Spur und den erstmals bis zu 20 Zoll großen Rädern (Serie sind 17 Zoll) steht der Wagen sehr stämmig auf der Straße. Dennoch haben die Ingenieure es geschafft, die Aerodynamik durch allerlei Kniffe wie Luftklappensteuersysteme, Aircurtains, Heckdiffusor, integrierte Türgriffe sowie nahezu vollständig geschlossenem Unterboden für eine gezielte Luftströmung auf den Segment-Bestwert von cW 0,26 zu drücken – was sich vor allem bei der Stromer-Variante entscheidend auf die Reichweite niederschlägt.

Vorne und hinten sitzt man sehr bequem. Die Rücksitzbank lässt sich bei den Verbrenner-Modellen um 13 Zentimeter verschieben, die Lehnen sind im Verhältnis 40:20:40 umklappbar, optional auch in der Neigung zu verstellen. So variiert der Gepäckraum von 540 bis 1600 Liter, bei den Elektro- und Plug-in-Hybrid-Modellen schrumpfen die Werte auf 490 bis 1495 Liter. Je nach Modellvariante lassen sich bis zu zwei Tonnen an den Haken nehmen, der im X1 optional erstmals auch elektrisch ausfährt.

Von iX und i4, aber auch der neuen 3er-Baureihe adaptiert sind Cockpit und Instrumentenanordnung. Ins Auge fällt das Curved Display, das die bei BMW traditionell fahrerorientierte Cockpitgestaltung ins digitale Zeitalter führt und den Fokus auf Touch- und Sprachbedienung legt. Deutlich zu sehen an den wenigen Reglern und Knöpfen, sowohl auf dem aufgeräumten Armaturenräger als auch auf dem Lenkrad, das mit seiner spärlichen Tastenbelegung fast an die maximal reduzierten Tesla-Volants erinnert. Dahinter verbinden sich unter der rahmenlos gebogenen Glasoberfläche ein 10,25 Zoll großes Informationsdisplay in Trapezoptik mit dem 10,7 Zoll großen Control-Display zu einer Einheit, die allerdings etwas kleiner ausfällt als in den übrigen neuen BMW-Baureihen (3er, 7er, 2er Coupé). Der einfachen und intuitiven Bedienung tut das jedoch keinen Abbruch.

Die Menüstruktur ist übersichtlich und die einzelnen Funktionsfelder sind groß genug, um sie mit Smartphone-ähnlichen Tipp-, Wisch- und Spreizgesten auch bei wuseligen Verkehrsverhältnissen oder höherem Tempo sicher aufzurufen. Etwas lästig sind dafür die farbenfrohen Überblendungen des Fahrerlebnisschalters „MyModes“, die den Bildschirm blockieren und nur durch Drücken des Home-Buttons wieder zu beseitigen sind. Die Materialien wirken insgesamt sehr hochwertig und sind gewohnt aufwändig verarbeitet. Die meisten Flächen sind unterschäumt und da, wo Plastik zu fühlen ist,

wurde es optisch aufgewertet.

Ein Blickfang ist auch die schwebende Armauflage mit integriertem Bedienfeld. Dort integriert neben dem Starter-Knopf, dem i-Drive-Controller und Fahrerlebnisschalter sowie einem prominent platzierten Walzenregler für die Lautstärke auch der neue Wählschalter des serienmäßigen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes. Darunter ein gut einsehbares Fach für größere Ablagen. Und ebenso genial gelöst wie der stets griffbereite Lautstärkereglert ist die senkrechte Ablagefläche in der Mittelkonsole, in dem das Smartphone stehend drahtlos aufgeladen werden kann und durch einen Bügel rutschsicher immer im Blickfeld des Fahrers bleibt.

Was sich unterwegs als durchaus nützlich erweist. Denn die angebotenen Motoren und Antriebe sind markentypisch flott unterwegs. Aus dem BMW-Werk in Regensburg, wo erstmals alle Modelle mit Verbrennungsmotor, Plug-in-Hybrid-Systemen und rein elektrischem Antrieb auf einer Fertigungslinie entstehen, rollen zum Start im Oktober je zwei Diesel- und Benziner-Varianten, das Einstiegsmodell noch mit einem 136 PS (100 kW) starken Dreizylinder, die beiden stärksten Motorisierungen mit einem 48-Volt-Mildhybridsystem elektrifiziert. Schon einen Monat später sollen die beiden Plug-in-Hybrid x-Drive25e mit 180 kW (245 PS) und x-Drive30e mit 240 kW (326 PS) sowie der Stromer iX1 x-Drive30 mit mehr als 230 kW (313 PS) folgen.

Schon der Vierzylinder-Einstiegsdiesel s-Drive18d wirkt trotz seiner vergleichsweise mageren 150 PS (110 kW) sehr munter und setzt sich beim Antritt und im konstanten Dauerlauf mit ordentlichen 360 Nm Drehmoment in Szene – vor allem, wenn er im Sport-Modus gefahren wird. Allerdings macht der Selbstzünder aus seiner Antriebsart keinen Hehl und bleibt auch nach der Warmlaufphase mit charakteristisch schepperndem Sound stets präsent. Der geht beim 218 PS (160 kW) starken Benziner x-Drive 23i selbstredend in ein leises Flüstern über. Auch das elektrifizierte Mildhybrid-Topmodell kommt mit identischer Schubkraft zügig und trittsicher aus den Startblöcken, begeistert aber auch mit spontanen Zwischenspurts, mit denen Überholmanöver oder Autobahneinfahrten zur einfachen Übung werden. Kaum sieben Sekunden vergehen für den Standardsprint aus dem Stand auf Tempo 100, wobei das Doppelkupplungsgetriebe die Kraft nahtlos und aufmerksam in Vortrieb umsetzt.

Der gelungenen Fahrwerkabstimmung ist es hingegen egal, welcher Motor unter der Haube werkelt. Ob Diesel oder Benziner, der X1 verhält sich so, wie es von einem BMW erwartet wird: mit straffer, aber nicht unkomfortabler Federung, agilem Handling und präziser Lenkung hält der Wagen jederzeit sicher Kurs. Auch der X1 profitiert nun serienmäßig von der so genannten „Aktornahen Radschlupfbegrenzung“, die mit schnelleren und exakteren Regeleingriffen in jeder Lebenslage Traktion und Fahrstabilität gewährt. Zu empfehlen ist das optionale adaptive M-Fahrwerk, das eine „frequenzselektive Dämpfung“, eine Sportlenkung sowie eine Tieferlegung um 15 Millimeter umfasst. Bei allen X1-Modellen kommen der Fahrdynamik, neben dem verlängerten Radstand und der größeren Spurweite, die Leichtbauweise und verbesserte Steifigkeit zugute.

Das gilt natürlich ganz besonders für die Elektro-Version iX1, wo eingesparte Pfunde neben der Aerodynamik über Wohl und Wehe der Reichweite entscheiden. Die soll bei dem SUV-Stromer mit seiner 64,7-kWh-Batterie bei einem durchschnittlichen Stromverbrauch von 18,4 bis 17,3 kWh nach WLTP 413 bis 438 Kilometer betragen. Je eine E-Maschine an der Vorder- und Hinterachse sorgen beim iX1 x-Drive30 für einen elektrischen Allradantrieb mit einer Gesamtleistung von 230 kW (313 PS). Mit dem Systemdrehmoment von 494 Nm katapultiert sich der Wagen ansatzlos aus dem Stand in 5,7 Sekunden auf Tempo 100. Die Spitze wird hier elektronisch bei 180 km/h gekappt. Mit Gleichstrom kann der Hochvolt-Akku mit maximal 130 kW in 29 Minuten von 10 auf 80 Prozent geladen werden, mit Wechselstrom dauert eine volle Ladung bei elf kW 6,5 Stunden, optional mit 22 kW ist der Energiespeicher aber auch nach 3:45 Stunden wieder

vollständig gefüllt.

Durch die flach im Boden eingebaute Batterie und dem daraus resultierenden Schwerpunkt bringt den iX1 so schnell nichts aus der Ruhe. Das Fahrwerk kaschiert sowohl die schwere Fracht als auch die Unebenheiten im Asphalt. Ein sehr nützliches, weil zuverlässig funktionierendes Feature ist die adaptive Rekuperation zur Energierückgewinnung. Auch bei nicht aktivierter Zielführung nutzt es die Daten des Navigationssystems und der Sensoren der Fahrerassistenzsysteme, um das Tempo an Kreisverkehre, vorausfahrende Fahrzeuge, Tempolimits oder Ortseingangsschilder anzupassen, sobald der Fahrer den Fuß vom Fahrpedal nimmt. Mehr in die Kategorie nette Spielerei fällt hingegen die Boost-Funktion. Drückt man die Taste auf dem linken Lenkrad-Paddle, läuft ein Zehn-Sekunden-Countdown, in dem der Stromer in schwindelerregender Beschleunigung nach vorne schießt. Und der von Hollywood-Komponist Hans Zimmer entwickelte „IconicSound“, der bei jeder Bewegung des Fahrpedals einen an- und abschwellenden sphärischen Antriebssound im Innenraum erklingen lässt, ist ohnehin immer optional.

BMW verabschiedet sich beim neuen X1 von den bisherigen Ausstattungslinien. In Zukunft wird es neben der Basis nur noch die beiden Grundausstattungen x-Line und M Sport geben und dazu individuell zusammengestellte Ausstattungspakete. Serienmäßig an Bord sind jetzt unter anderem ein Navigationssystem, eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, zahlreiche Fahrerassistenzsysteme, Parkassistent einschließlich Rückfahrkamera sowie weitere digitale Services. Der iX1 ist außerdem ab Werk mit einer Standklimatisierung zum Aufheizen beziehungsweise Abkühlen des Innenraums vor Fahrtantritt ausgestattet.

Dazu gesellen sich weitere Assistenzsysteme wie der Kollisionswarner mit Bremseingriff, Verkehrszeichenerkennung, Spurverlassenswarner mit Lenkeingriff, Tempomat mit Bremsfunktion sowie eine Ausweichhilfe. Weitere elektronische Helferchen wie Spurwechsel-, Querverkehr-, Heckkollisions- und Ausstiegswarner kosten dagegen immer noch Aufpreis. Ebenso kamera- und radarbasierte Systeme wie Lenk- und Spurführungsassistenten, aktive Temporegler mit Stop & Go-Funktion bis 180 km/h oder ein automatischer Speed Limit Assist, die ein automatisiertes Fahren auf Level 2 ermöglichen.

Die erweiterte Serienausstattung bedeutet allerdings auch höhere Einstiegspreise. So startet der X1 s-Drive18i mit Dreizylinder-Benziner nun erst ab 43.900 Euro, die von uns gefahrenen Version s-Drive18d kostet schon 46.450 Euro und der Top-Benziner ist nicht unter 54.300 Euro zu bekommen – wohlgemerkt in den jeweiligen Grundausstattungen. Für das vollelektrische Modell iX1 ruft BMW mindestens 55.000 Euro auf. (Frank Wald/cen)

Bilder zum Artikel



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



BMW iX1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



BMW iX1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



BMW iX1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



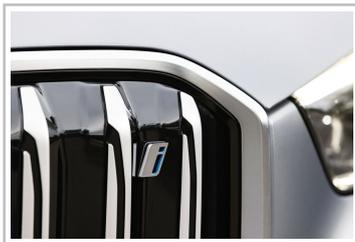
BMW iX1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX1 und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW
