



Fotos: Michael Blumenstein

Frozes Tampa Bay Green nennt sich der Mattlack des X2 M35i. Kostenpunkt: knackige 3.277 Euro.

# M-Power oder E-Kraft?

BMW verfolgt weiterhin die Strategie, eine Karosserieform für alle Antriebsarten anzubieten. Wir fahren den BMW X2 M35i und den iX2 mit je 300 (+) PS – beide übrigens zum ähnlichen Preis.

**Den neuen BMW X2** gibt es als Diesel, Benziner und Stromer mit einem Leistungsspektrum von 150 (X2 sDrive 18d) bis 313 PS (iX2 xDrive30). Mit 4,55 Metern Länge ist der X2 seinem Vorgänger um 19 Zentimeter enteilt. Laut BMW war das nötig, um die Rangfolge zum BMW X1 (4,50 Meter) zu wahren.

Damit steht der X2 seinem großen Bruder X4 zwar um 20 Zentimeter nach, was in der Silhouette kaum zu erkennen ist. Trotz des Wachstums geht es innen keineswegs luftig zu. Hier könnte das Konzept „One Fits All“ in Bezug auf die Antriebsarten Negativeinfluss haben – das kennen wir vom Peugeot 308 und Opel Astra, die in ihrer Klasse ebenfalls keine Raumriesen sind, aber Diesel, Benziner und E-Version in einer Hülle verpacken. Immerhin passen in den X2 nun 560 Liter ins Gepäckfach – Kombi-Niveau.

Die Materialien im Interieur sind standesgemäß und können mit Alcantara am Armaturenbrett und Echtleder auf den Sitzflächen verfeinert werden. Die Passungen sind sauber und Details wie die Verkleidung an den Türrahmen innen tragen zum hochwertigen Ambiente bei. BMW halt. Jedoch: Das machen chinesische Anbieter auf den ersten Blick nicht schlechter. Langzeitqualitäten und Abnutzungsresistenz können meist

erst nach vielen Kilometern und Jahren beurteilt werden.

## Schmale Sportsitze

Die installierten Sportsitze, die es im M35i und im iX2 gleichermaßen gibt, bieten zwar ausgezeichneten Seitenhalt, sie drücken aber auch schlanken Personen am Latissimus oder an den Oberschenkeln. Verstellbare Seitenwangen sind nicht zu haben. Die hohe Mittelkonsole mit offener Ablage darunter kann beim hektischen Lenken im Weg sein und die fest installierte Kopfstütze sitzt zu nah am Hinterkopf – zumindest bei steiler Lehneinstellung, wie sie empfohlen wird. Also nicht so perfekt wie vermutet.

Die Sitzposition kann vielfach eingestellt werden, ausziehbare Schenkelaufgaben der Sportsitze passen dann auch für Langbeiner und das dicke Lenkrad ist griffsympathisch. Wenige Knöpfe und Tasten befinden sich im Volant und sollen durch den Menüdschengel im Bordcomputer führen. Das Infotainmentsystem zeigt die Inhalte scharf an, besitzt jedoch eine auffallende Latenz. Das verwundert dann doch bei einem Premiumanbieter. Ebenso verwundert die Sprachbedienung. Google Maps ist meilenweit enteilt – leider. Dabei ist BMW auf das

neue Infotainmentsystem so stolz. Allerlei Apps, inklusive Einbindung von Third-Party-Anbietern, sind möglich. Dass vor allem in Deutschland wohl die meisten Kunden mit einer perfekten Integration von Apple Carplay oder Android Auto glücklich sind und sich zudem in dieser Welt sofort zurechtfinden, mag aus Tekki-Sicht Oldschool erscheinen. Diese Lösung funktioniert jedoch meist einwandfrei. Noch 2024 sollen Spiele-Apps im X2 mittels Gaming-Controller nutzbar sein. Das soll etwa die Wartezeit beim Laden des iX2 verkürzen. Noch besser wäre es, die Ladezeit so kurz zu halten, dass der Wunsch nach einem Zeitvertreib gar nicht erst aufkommt.



Im Vergleich zum Vorgänger hat der BMW X2 an Charakter verloren.



**1** Die Sitzposition ist gut, Sportsitze (Foto) kosten im iX2 nur 294 Euro. **2** Dickes, griffiges Lenkrad mit „12-Uhr-Markierung“ (roter Strich). **3** Beim M35i sind die M-Sportsitze immer dabei, beim iX2 kosten diese mit fester Kopfstütze 630 Euro.

### BMW X2 M35i xDrive

**Preis:** ab 53.613 €

R4/1.998 cm<sup>3</sup> | 221 kW/300 PS

400 Nm ab 2.000 U/min

7-Gang-DKG | 5,4 s | 250 km/h

WLTP: 7,7 S | 174 g/km

4.567 x 1.845 x 1.575 mm

560–1.470 Liter

**HK 16 | TK 26 | VK 29**

**Garantie:** 3 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Inszenierung mit juvenilen Soundeinlagen untermalen lassen. BMW nennt das „Iconic Sound“. Alle anderen freuen sich, dass der Verbrenner auch leise kann. Belohnt wird „leises“ Fahren mit einem WLTP-Mittel von 7,7 Litern.

Noch besser macht das der iX2, den es in zwei Versionen gibt. Die kleine bringt 204 PS auf die Vorderachse und dürfte für 95 Prozent der Anwendungsfälle ausreichen. Die starke Variante hat Allrad, ergo zwei Motoren, und leistet in der Spitze 313 PS und soll sich mit rund 17 kWh begnügen.

Das Mehrgewicht von rund 330 Kilogramm kann der iX2 nicht ganz kaschieren. Der M35i ist mit 1,8 Tonnen zwar auch kein schlaksiger Typ, er ist aber handlicher und fährt sich etwas geschmeidiger als der auf der Autobahn hoppelnde iX2 mit seinen 20-Zoll-Rädern. An Dynamikpotenzial mangelt es beiden nicht und hüben wie drüben setzen die Lenkungen die Vorgabe des Fahrers millimetergenau um und halten die Dampfer stoisch auf Kurs.

### Kurze Reichweite

An die Tränke müssen beide Fahrzeuge trotz des sparsamen Energieverbrauchs früh. Der M35i-Tank fasst 54 Liter und das bedeutet: alle 500 Kilometer ab zur Tränke. Beim iX2 sorgen 65 kWh Akkukapazität dafür, dass der Stromer rund 430 Kilometer schaffen soll. Der Realverbrauch mit viel Ausstattung und großen 20-Zoll-Rädern (Serie 17 Zoll) wie am Testwagen liegt wohl bei gut 20 kWh ohne Einberechnung der Ladeverluste. Mit einer ma-

### BMW iX2 xDrive30

**Preis:** ab 47.479 €

230 kW/313 PS | 494 Nm

180 km/h | 5,6 s

**WLTP:** 17,3 kWh/100 km

**Reichweite:** 428 km | **Laden:** AC 11 kW (22 kW) | DC 130 kW

**Akku:** 64,8 kWh

4.554 x 1.845 x 1.560 mm

**Kofferraum:** 525–1.400 Liter

**HK: 19 | TK: 23 | VK: 25**

**Garantie:** 3 Jahre (Auto) | 8 Jahre oder 160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

### Weniger Kraft als zuvor

Richtig fein sind dagegen die Antriebe. Gelten die bereits beschriebenen Punkte nahezu 1:1 für den BMW X2 M35i und den iX2 xDrive30, kommen wir nun zu den Teilen, in denen sie sich unterscheiden. Der Vierzylinder-Benziner im M35i leistet jetzt „nur“ noch 300 PS (minus sechs) und 400 Newtonmeter (minus 50). Geschuldet ist das Minus wohl dem nun in allen Verbrenner-Versionen installierten 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DKG) – und Abgasvorschriften. Im ersten X2 wurde noch die Achtgang-Automatik installiert, die offensichtlich mehr Power verkraftet.

Die reinen Fahrwerte sind nun etwas zurückhaltender, dennoch ist Leistungsmangel kein Beschwerdegrund. Fix wechselt das DKG die Gänge und wer möchte, kann sich diese

ximalen Ladeleistung von 130 kW ist jedoch heute kein Preis mehr zu holen und es passt nicht in die Premiumwelt. Immerhin gibt es für 605 Euro den 22-kW-Onboardlader. Der ist eine echte Empfehlung und halbiert die Ladezeit an den meisten öffentlichen AC-Ladesäulen auf rund drei Stunden.

Kommen wir zum Preis. Das Gute: M35i und iX2 xDrive30 kosten ausstattungsbereinigt in etwa identisch viel. So egalisiert sich dieses Thema zusehends, wenngleich das Thema in diesen Preisregionen „einfacher“ ist. Aber: Unter 55.000 Euro wird weder der eine noch der andere das Werk in Regensburg verlassen. Der Basispreis für den sDrive20i (170-PS-Benziner) liegt bei 39.000 Euro. *mb*