
Fahrbericht BMW iX M60: Wolpertinger unter Strom

Von Jens Meiners/Matthias Knödler, cen

Das beste aus drei Welten will er darstellen, der neue iX M60 von BMW: i steht für elektrischen Antrieb, X für die bei BMW „Sports Activity Vehicles“ genannten SUVs – und M für den ikonischen, sportlichen Anspruch der aus dem Rennsport hervorgegangenen M GmbH in Garching.

Etwas despektierlich könnte man ein solches Produkt als „eierlegende Wollmilchsau“ bezeichnen. Wir bevorzugen hingegen ein Vorbild aus der spezifisch bajuwarischen Tier- bzw. Sagenwelt: Den Wolpertinger. Dieses Fabelwesen kombiniert anatomische Elemente verschiedener Wildtiere und versetzt die Menschen, wenn es denn gesichtet wird (was selten geschieht), je nach Gemüt in Erstaunen oder Entsetzen.

Ganz so weit würden wir beim BMW iX M60 nicht gehen, klar ist allerdings: So provozierend anders hat seit dem 7er der Baureihe E65 noch kein BMW ausgesehen. Vor allem an der hoch aufragenden Doppelniere und den wellig gezeichneten und gearbeiteten Flanken scheiden sich die Geister, die Konturen scheinen mit scharfen Hieben gesetzt zu sein. Glatte Türgriffe mit elektrischen Aktoren ersetzen die bis vor kurzem unvermeidlichen Bügelgriffe – endlich.

Form und Proportion sollen den Anspruch eines „X“ erfüllen, denn die Geländetauglichkeit kann es nicht: Dass der iX mit stolzen 170 cm in die Vertikale ragt, kommt nicht der Bodenfreiheit zugute, sondern schafft Raum für die Batterien. Die senken übrigens den Schwerpunkt, insbesondere dann, wenn nicht fünf Passagiere obendrauf Platz nehmen. Dass der iX M60 nichts fürs Gelände ist, liegt übrigens auch an der Bereifung: Das Modell verfügt über 21-Zoll-Räder und 255er-„Hochleistungs“-Pneus der Serie 50. Damit lässt sich abseits befestigter Wege nicht viel ausrichten. Übrigens: Eine dritte Sitzreihe ist beim iX – anders als beim X5 und X7 – nicht vorgesehen, vielleicht aus Gewichtsgründen.

Auf Asphalt macht ihm in Sachen Längsdynamik allerdings keiner etwas vor. Wobei wir beim „M und „i“ wären: Beim Druck aufs Fahrpedal stehen bis zu 397 kW (540 PS) zur Verfügung, im Overboost sogar 445 kW (619 PS). Dabei reagiert der M60 überaus nervös, springt auch bei Landstraßentempo wie von der Tarantel gestochen nach vorn, wobei sich der Vorderwagen mächtig aufbäumt. Auch die Rekuperation lässt sich aggressiv einstellen; bis zu 220 kW kann dieser iX in die Batterie zurückspeisen. Untermalt wird die Beschleunigungsgorgie von einem eigens für den M60 komponierten, dumpf wirbelnden Klang, der dem Science-Fiction-Genre zu entstammen scheint.

Beim Fahrwerk wird klar: Die Querdynamik spielt bei diesem Modell nicht die allerwichtigste Rolle. Denn BMW hat sich beim iX für eine Luftfederung entschieden, die eher komfortbetont reagiert. Auf eine Wankstabilisierung wurde verzichtet. Und so neigt sich der iX M60 in Kurven spürbar nach außen, schiebt merklich über die Vorderräder. Ein echter „M“ ist er also nicht, aber das will er auch gar nicht sein, sondern er sortiert sich zwischen der M-Palette und den regulären Modellen ein.

Seit Elektroautos in größeren Stückzahlen gebaut werden, ist die Zeit manch teurer ingenieurstechnischer Extravaganz vorbei. Und deshalb gibt es keine Kohlefaser-Karosserie wie beim i3, sondern Mischbauweise: Aluminium-Spaceframe, sichtbare CFK-Elemente. Das ist immer noch aufwendig, das Leergewicht wurde so immerhin unter 2,7 Tonnen gedrückt, das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 3160 Kilogramm.

Die Batterie wurde vom regulären iX 50 übernommen, geladen werden kann mit bis zu 195 kW. Die Strecke München-Berlin lässt sich also mit einem Ladestopp absolvieren. Den Bereich der Höchstgeschwindigkeit (abgeregelte 250 km/h) sollte man dabei

allerdings meiden. Wir sind diesen iX nicht nur in Europa, sondern auch in den USA gefahren, wo man auf Tempolimits setzt (die übrigens seit Jahren wieder kontinuierlich angehoben werden). Hier reicht eine Ladung realistisch für maximal 450 Kilometer. Das Lade-Erlebnis ließ allerdings vielfach zu wünschen übrig. Ein HPC -Lader verweigerte komplett die Kommunikation mit dem Auto, ein nagelneues 11-kW-Ladegerät ließ es bei knapp zwei kW bewenden.

Im Innenraum ist die Abkehr von bisherigen BMW-Gepflogenheiten übrigens radikal. Die Instrumentierung arbeitet mit winkelförmigen Skalen, die Fahrerorientierung beschränkt sich auf einen leicht gebogenen Bildschirm. Immerhin: Das Head-up-Display funktioniert perfekt, optional wird edles Holz verwendet, Wählhebel und Sitzverstellung sind optional aus kristallinem Werkstoff gearbeitet. Das Bedienkonzept unterscheidet sich nicht nur von klassischen BMW, sondern auch von anderen Marken deutlich, kann jedoch schnell erlernt werden. Die Fahrmodi sind im Vergleich zu anderen BMW entrümpelt worden, die Assistenzsysteme lassen sich leider nicht mehr so leicht abschalten wie bisher. Und das Augmented-Reality-System funktioniert hervorragend.

Das Zweispeichenlenkrad gefällt gut, die Polsterung aus Kunstleder bzw. Leder ist perfekt verarbeitet. Doch die interessanteste Innenausstattung der Baureihe iX – das bläuliche „stonegrey“ – gibt es im M60 leider gar nicht. Das Geräuschniveau liegt übrigens sehr niedrig – und das, obwohl es keine Schallschutzverglasung gibt. Die hätte nämlich wegen der rahmenlosen Scheiben – der größten überhaupt bei BMW – stärkere Fensterheber-Motoren erfordert.

Was auch zum Thema „i“ gehört, ist das gute Gewissen. Und da zieht BMW alle Register: Der 135.000 Euro teure iX M60 ist so umweltfreundlich, wie es ein Akku-getriebener Oberklasse-SUV, der sich im Betrieb aus dem allgemeinen Stromnetz bedient, nur sein kann. Das „ganzheitliche Konzept für Nachhaltigkeit“ umfasst die Nutzung von „Ökostrom“ bei der Herstellung, das hochwertige Leder wird mit Extrakt aus Olivenbaum-Blättern gegerbt und als Rohmaterial für die Fußmatten dient Rezyklat aus Fischernetzen.

Bleibt die Frage offen, ob sich dieser neue BMW mit seiner umfassenden Interpretation der „drei Welten“ i, X und M als echter Wolpertinger qualifiziert. Die Internet-Enzyklopädie Wikipedia mahnt bei der Gattung jedenfalls zur Vorsicht: Man habe in Bayern schon im 19. Jahrhundert begonnen, angebliche Wolpertinger aus Elementen unterschiedlichster Gattungen zu montieren, um sie „an leichtgläubige Touristen zu verkaufen“.
(Jens Meiners und Matthias Knödler/cen)

Bilder zum Artikel



BMW iX M60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kimura



BMW iX M60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kimura



BMW iX M60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kimura



BMW iX M60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kimura



BMW iX M60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kimura



BMW iX M60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kimura
