

Vorstellung BMW iX: Technologie-Flaggschiff voraus

Von Frank Wald

Es wurde Zeit. Während Mercedes und Audi längst ihre ersten eigenständigen SUV-Stromer auf der Straße haben, konnte BMW, einst mit i3 und i8 Vorreiter in Sachen Elektromobilität, bislang nur den elektrifizierten X3 vorweisen. Doch nun melden sich die Münchner mit dem iX eindrucksvoll zurück. Das Technologie-Flaggschiff im X5-Format vereint alles, was BMW in Sachen E-Antriebstechnologie, Assistenzsysteme, Konnektivität und Multimedia zurzeit drauf hat. Zwar wird auch dieses Modell zu Preisen ab 77.300 Euro nicht die Elektromobilität unters Volk bringen, aber eine standesgemäße Antwort auf Tesla & Co ist es in jedem Fall.

Schon auf den ersten Blick macht das 4,95 Meter lange und knapp zwei Meter breite Elektro-SUV mit seinen bis zu 22 Zoll großen Rädern (Serie 20 Zoll) eine stattliche Figur. Die monolithisch gestaltete „Neuinterpretation des Sports Activity Vehicle“ mixt die Außenlänge und Breite des X5 mit der Höhe des X6 und den Räderdimensionen des X7. Zusammen ergibt das ein wuchtiges Trumm, das einerseits mit extrem flachen LED-Scheinwerfern und Heckleuchten sowie bündig integrierten elektrischen Türöffnern sehr filigran, andererseits mit hohem Aufbau, bullig ausladender Heckpartie und plakativen Nieren-Kühlergrill nicht gerade dezent daherkommt. Auch wenn letzterer beim Stromer keine Funktion mehr hat, will BMW selbstverständlich nicht von seinem Markenzeichen lassen und bezeichnet es nun kurzerhand als „Intelligenzfläche“ für Kamera und Radartechnik – wohl wissend, dass diese Bauteile natürlich nur ein Bruchteil der Fläche benötigen.

Sei's drum. Es gibt wenig genug, an dem man noch den BMW im iX erkennen könnte, fehlen doch mit der Einführung der Elektromobilität nicht nur die charakteristischen Motoren und Antriebsstränge, um die markentypische Freude am Fahren zu erleben. Auch in punkto Interieur und Bedienung müssen die Bayern komplett neu definieren, wie denn ein BMW des Elektrozeitalters aussehen – und klingen – soll. Den Soundtrack der E-Maschinen haben sie dafür schon mal von keinem Geringeren als dem mehrfach Oscar-prämierten Filmmusik-Komponisten Hans Zimmer kreieren lassen. Insofern kommt dem iX in vielen Bereichen auch die Rolle einer Blaupause für alle kommende Elektromodelle zu.

Schön zu sehen ist das an der Gestaltung des Cockpits. Aus der traditionell zum Fahrer geneigten Anordnung der Instrumente wurde im iX das sogenannte „Curved Display“. Es bildet einen volldigitalen Anzeigenverbund aus einem 12,3 Zoll großen Display und einem Control Display mit einer Bildschirmdiagonale von 14,9 Zoll hinter einer gemeinsamen zum Fahrer gekrümmten Glasfläche mit brillanter Darstellung. Das sieht sehr aufgeräumt und loungig aus, braucht jedoch anfangs etwas Zeit, um sich mit der Anzeige- und Bedienlogik vertraut zu machen. Zur Not steht der erweiterte Personal Assistant mit Rat und Tat – und in natürlicher Sprache zur Seite.

Daneben gesellen sich vertraute Elemente wie der Dreh-Drück-Regler des iDrive-Systems oder die Schieberegler für die Sitzeinstellungen in den Türen, was man allerdings eher aus Mercedes-Modellen kennt. Je Ausstattung sind diese wie auch der knubbelige Gangwahlschalter und das Lautstärkerollrad aus geschliffenem Kristallglas gefertigt. Weitere Materialien wie „Fühlstege und Aktivhaptik“ aus offenporigem Holz, olivenblatt gegerbtes Leder sowie hochwertige Textil- und Microfaserstoffe betonen den Lounge-Charakter des Innenraums. Für den futuristischen Look sorgt neben dem Curved Display auch das erstmals verbaute hexagonale Lenkrad sowie das optionale rahmenlose Head-up-Display.

Durch den Entfall des Mitteltunnels entsteht an Bord ein großzügiges Raumgefühl und

auch die bequemen Sitze mit integrierten Kopfstützen, die optional auch mit Lautsprechern bestückt werden können, tragen zum Wohlfühlerleben bei. Auch in der zweiten Reihe genießen bis zu drei Personen viel Beinfreiheit, ohne die 500 Liter Stauraum hinter ihnen einzuschränken. Werden die Lehnen nach vorn geklappt, entstehen sogar 1750 Liter.

Aber auch bei den Motoren muss sich BMW neu erfinden. Zum Start steht der iX in zwei Varianten als xDrive40 mit 240 kW (326 PS) Systemleistung und 425 Kilometer Reichweite nach WLTP sowie als xDrive 50 mit 385 kW (523 PS) zur Auswahl, das mit einer Batterieladung im Idealfall maximal 630 Kilometer weit fahren soll. Später wird noch ein iX M60 mit mehr als 440 kW (600 PS) folgen. In allen Versionen sorgen jeweils zwei Elektromotoren an allen vier Rädern für Allradantrieb. Im iX xDrive 50 resultiert daraus ein mächtiges Drehmoment von 765 Newtonmeter, mit dem der Stromer wie nicht anders zu erwarten, mit atemraubender Vehemenz aus den Startblöcken schnellts. Nach 4,6 Sekunden sind Tempo 100 erreicht, bei 200 km/h riegelt die elektronische Sperre ab, damit die 112 kWh-Hochvoltbatterie (netto 105 kWh) nicht allzu schnell in die Knie geht.

Schon nach WLTP-Norm gibt BMW den Verbrauch mit maximal 23,0 kWh pro 100 Kilometer an, bei unseren Testfahrten ging die Anzeige nie darunter. Geht der Energiespeicher zur Neige, kann er per Gleichstrom mit 200 kW in rund 35 Minuten zu 80 Prozent gefüllt werden. Beim Wechselstrom dauern es an der Wallbox mit zurzeit maximal 11 kW ordentliche elf Stunden, bis der Akku wieder vollgeladen ist.

Obwohl bei einem Elektroauto vielleicht selbstverständlich, beeindruckt der iX mit seiner Laufruhe und dem Geräuschkomfort. Neben der ausgezeichneten Aerodynamik (cW-Wert 0,25) absorbieren die steife Karosse und schalldämmenden 22-Zoll-Reifen bei höherem Tempo die meisten Windgeräusche. Dazu hält die optionale Zweiachsluftfederung, mit der unser Testwagen ausgerüstet war, die Fuhre mit schlafwandlerischer Geradlinigkeit auf Kurs.

Aber auch auf kurvenreichen Passagen kehrt der iX, der trotz Aluminium-Struktur und karbonfaserverstärkten Kunststoff (CFK) im Dach-, Seiten- und Heckbereich immer noch gut zweieinhalb Tonnen auf die Waage bringt, den BMW raus. Die tief im Boden platzierte Hochvoltbatterie senkt den Schwerpunkt, sorgt für eine ausgeglichene Achslastverteilung und damit für ein agiles Fahrverhalten. Traktion und Fahrstabilität schafft aber auch die erstmals mit dem Allradantrieb kombinierte aktornahe Radschlupfbegrenzung, die besonders schnelle und präzise Regeleingriffe ermöglicht.

Stolz ist BMW beim iX auch über die umfangreichste jemals bei einem neuen Modell eingesetzte Schar an Fahrerassistenten. So erfasst der Kollisionswarner erstmals den Gegenverkehr beim Linksabbiegen sowie Radfahrer und Fußgänger beim Rechtsabbiegen. Auch der Park-Assistent einschließlich Rückfahrkamera und Rückfahrassistent ist nun immer an Bord. Bei den optionalen Systemen bietet die aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion nun eine bessere Abstandseinstellung. Neu im Angebot sind außerdem eine Ausstiegswarnung, die vor dem Öffnen der Türen auf Radfahrer und Fußgänger im Fahrzeugumfeld hinweist sowie ein Diebstahl-Rekorder.

Auf vertrautem Terrain bewegen sich die Münchner bei den Preisen. Der BMW iX xDrive 50 ist nicht unter 98.000 Euro zu haben. Und dann ist selbstverständlich noch längst nicht alles dabei. Die 22-Zoll-Räder etwa kosten 3150 Euro, das vollfarbige Head-Up-Display 1500 Euro und ein Panorama-Glasdach 3300 Euro. Premium bleibt kostspielig – auch oder gerade bei der Elektromobilität. (aum/fw)

Bilder zum Artikel



BMW iX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Wolfgang Groeger-Meier



BMW iX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



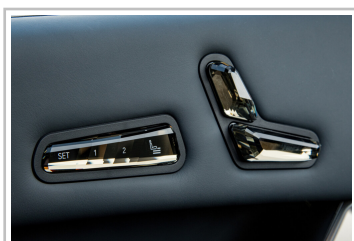
BMW iX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



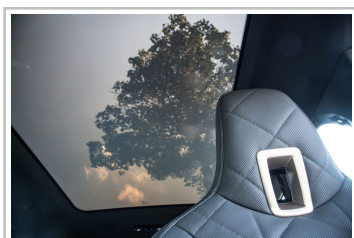
BMW iX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW iX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW
