



BMW iX1 xDrive30

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (230 kW / 313 PS)

Die dritte Generation des X1 gibt es nun auch als reine Elektrovariante. Konsequenterweise nennt BMW diesen Ableger der kompakten SUV-Baureihe iX1. Momentan gibt es nur eine rein elektrische Motorisierung, den xDrive30. Er wird von je einem Elektromotor an Vorder- und Hinterachse angetrieben, die beiden Motoren leisten gemeinsam bis zu 313 PS und 494 Nm Drehmoment. BMW verspricht damit glaubhafte 5,6 s von 0 auf 100 km/h. Wobei sich die Zwischenspurts noch imposanter anfühlen, beispielsweise von 15 auf 30 km/h geht es in nur 0,6 s. Dank Allradantrieb kommt die Leistung in allen Lebenslagen bestmöglich auf die Straße. Die Elektro-BMWs zeichnet überdies eine sehr fein regelnde Traktionskontrolle aus.

BMW bewirbt seinen Elektroantrieb als 5. Generation - das glaubt man gern, denn der iX1 verfügt über ausgereifte Systeme. Für längere Strecken ist die dynamische Routenplanung sehr praktisch, sie integriert nötige Ladestopps in die Zielführung und informiert über Ladedauern und vorgesehene Batteriefüllstände. In der kalten Jahreszeit wird zudem die Batterie vorkonditioniert, um möglichst hohe Ladeleistungen zu erreichen. Wobei die maximale Ladeleistung mit 130 kW nicht gerade beeindruckt, die insgesamt recht hohe durchschnittliche Ladeleistung jedoch durchaus praxistauglich ist. Aufpassen muss man bei "kleineren" CCS-Ladesäulen (meist 50 kW): Deren Kabel lassen oft nur 125 A Leistung zu, so dass der iX1 aufgrund seiner niedrigeren Batteriespannung nur mit 30 bis 38 kW laden kann.

Davon abgesehen erhält man mit dem Elektro-X1 ein absolut alltagstaugliches Auto, das selbst vier Erwachsenen angemessen Platz bietet und einen ausreichend großen Kofferraum hat. Er ist praktisch wie ein Kombi und bietet etwas mehr Bodenfreiheit, um auch mal einen Feldweg bestreiten zu können. Einen allzu noblen Innenraum darf man jedoch nicht erwarten, zumal BMW offensichtlich keine Hemmungen hat, trotz des stolzen Basispreises von 55.000 Euro von Modelljahr zu Modelljahr weitere Funktions- und Dekorationsstreichungen vorzunehmen. **Konkurrenten:** u.a. Cupra Born, Hyundai Kona Electric, KIA Niro EV, Mercedes EQA, VW ID.3.








- + ausgezeichnete Fahrleistungen, sicheres und dynamisch abgestimmtes Fahrwerk, 22 kW Ladeleistung (optional), viele Assistenzsysteme verfügbar zur Erhöhung von Sicherheit und Komfort
- Batteriespannung (<300 V) begrenzt Ladeleistung an 50-kW-Ladern, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,8

AUTOKOSTEN 3,3

Zielgruppencheck

| | | |
|---|----------------|---|
|  | Familie | 2,5 |
|  | Stadtverkehr | 3,7 |
|  | Senioren | 2,4 |
|  | Langstrecke | 2,5 |
|  | Transport | 2,5 |
|  | Fahrspaß | 1,1 |
|  | Preis/Leistung | 2,5 |

Ecotest ★★★★★

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Teile sind passgenau zusammengesetzt. Der Unterboden ist natürlich elektroautotypisch perfekt verkleidet und so aerodynamisch optimiert. Selbst die Aufhängungsteile der Hinterachse sind nach unten mit großen Luftleitverkleidungen versehen. Die Motorhaube vorn wird mit zwei Gasdruckfedern angehoben und offen gehalten. Schläuche und Kabel im Motorraum sind meist gut vor Wasser und Verschmutzung geschützt, allerdings nicht mehr wie früher komplett im Steckerbereich ummantelt. Hier setzt sich leider zunehmend der Spardruck durch.

Die Verarbeitung im Innenraum ist ebenso einwandfrei, allerdings lässt die Begeisterung über die verwendeten Materialien schon etwas nach, wenn man sie im Detail betrachtet. Die Konkurrenz macht es in der unteren Mittelklasse zwar nicht mehr besser, aber das kann keine Entschuldigung sein. Immerhin ist der obere Bereich im Innenraum, also Armaturenbrett und Türverkleidungen, noch mit weichem Material überzogen (der weiche Kunststoff war allerdings beim Vorgänger dicker). Auch zu einem Stoffbezug für die Dachsäulen konnten sich die Münchner nur an den A-

Säulen durchringen. Vorbildlich ist BMW mit den Türrahmenverkleidungen, diese bieten die Premium-Konkurrenten in dieser Klasse meistens nicht mehr.

⊖ Im unteren Bereich des Innenraums gibt es dann nur noch harten Kunststoff. Angesichts von 55.000 Euro Grundpreis erwartet man jedoch eine gewisse Qualität und Finesse, die z.B. die Becherhalter als schöne runde "Fächer" nicht erfüllen können - die praktische Variante mit flexiblen Klemmnasen erhalten nur die X1 für den US-Markt.

Während die Basis-Ausstattung mit einem optisch schlichten Innenraum zurecht kommen muss, bringen die höheren Ausstattungen mehr Ziernähte und Silberapplikationen mit. Allerdings setzt BMW hier sogleich den Rotstift an: So ist beispielsweise eine Ziernaht in den vorderen Türverkleidungen schon seit Sommer 2023 dem Rotstift zum Opfer gefallen, ebenfalls die Einstiegsleisten beim M-Sport-Paket. Dabei dürfte es kaum bleiben, denn offensichtlich laufen inzwischen halbjährliche Sparrunden, die mangels gedruckter Preisliste dem Kunden nicht gleich auffallen dürften.

3,3 Alltagstauglichkeit

Die brutto 66,4 kWh große Batterie (64,7 kWh netto, 75,1 kWh mit Ladeverlusten bei AC-Laden) des iX1 xDrive30 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein dreiphasiges Typ2-Ladekabel ist dabei, es ist mit fünf Metern Länge allerdings ziemlich kurz. Das Kabel kann unter dem Kofferraumboden verstaut werden; unter der Fronthaube gibt es keinen separaten Stauraum.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 19,9 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von gut 375 km - für ein Elektroauto im SUV-Format gar nicht schlecht, wenngleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Der iX1 ist für seine Größe und trotz Allradantrieb ein vergleichsweise sparsames Elektroauto. Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert etwa 33 Stunden, macht in der Praxis daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung knapp sieben Stunden (bei 11 kW dreiphasig), mit dem optionalen 22-kW-Lader gelingt das schon in unter vier Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur gut 28 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 150 kW Ladeleistung bietet. Zwar liegt die maximale Ladeleistung nur

bei etwa 130 kW, jedoch wird bis fast 50 Prozent Batterieladestand mit über 115 kW geladen, so dass sich die Batterie recht schnell füllt. Für die maximale Ladeleistung ist eine Ladestation mit bis zu 500 A Stromstärke erforderlich, da die Batterie des iX1 nicht die üblichen 400 V Spannung hat, sondern unter 300 V. Die Vorkonditionierung der Batterie erfolgt automatisch, wenn eine Ladesäule als Ziel eingestellt ist, oder sie kann manuell ausgelöst werden; wird die Batterie geheizt, zeigt dies ein kleines Symbol im Instrumentendisplay an. Mit seiner Länge von 4,50 m ist der iX1 noch ausreichend kompakt, um auch im urbanen Verkehr zurecht zu kommen; seine Breite mit 2,11 m (inkl. Außenspiegel) ist dagegen nicht so optimal, auch könnte der Wendekreis mit 11,8 m kleiner sein. Die maximale Zuladung des gut zwei Tonnen schweren Testwagens beträgt 546 kg - das genügt locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 75 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes ausreichen sollte. Einen Anhänger zieht der elektrische X1 nur bis zu einem Gewicht von 1,2 t, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg ungebremst) - das ist deutlich weniger als bei den Verbrenner-Varianten, die bis zu zwei Tonnen an den Haken nehmen dürfen.

⊖ Ein Reserverad oder Notrad ist nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

2,2 Licht und Sicht

⊕ Die Rundumsicht ist dank angemessen großer Glasflächen zufriedenstellend. Nach hinten sind die Fenster zwar schon recht schmal, davon abgesehen aber hoch genug, um gut hinaussehen zu können. Dennoch schränken die breiten D-Säulen in Verbindung mit den nicht vollständig versenkbaren Rücksitz-Kopfstützen den Blick nach schräg hinten deutlich ein.

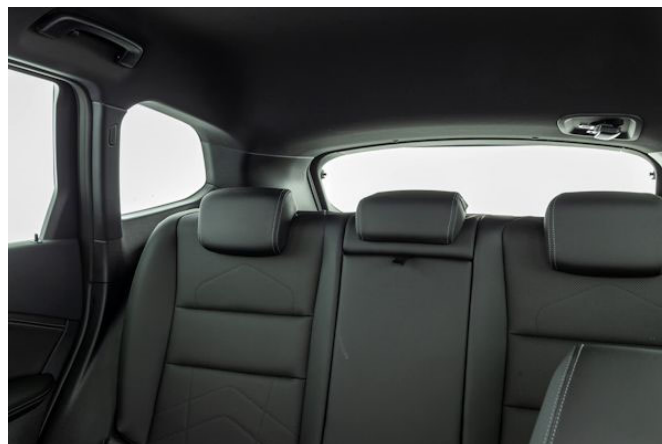
Während der Fahrer das Heck des kompakten SUV noch ordentlich abschätzen kann, entzieht sich die Vorderkante seinem Blick. Immerhin helfen beim Rangieren ab Werk Parksensoren vorn wie hinten sowie die Rückfahrkamera, gegen Aufpreis auch Rundumsicht-Kameras. Beispielsweise spielende Kinder lassen sich aufgrund des hohen Hecks beim Rückwärtsfahren sehr schlecht wahrnehmen, daher ist die Rückfahrkamera ein sinnvolles Feature. Sie ist zwar nicht schmutzgeschützt abgedeckt, aber wird von einer Wischwasserdüse mit gereinigt.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Funktion auf die Fahrerseite (optional). Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzt ebenso nur der linke Außenspiegel.

Serienmäßig gibt es Voll-LED-Scheinwerfer sowie einen Fernlichtassistenten; mit den optionalen adaptiven LED-Scheinwerfern wird der Fernlichtassistent um "Selective Beam" erweitert, das andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet und damit nicht blendet. Auch dank Abbiegelicht ist die Straßenausleuchtung der Scheinwerfer gut.

2,0 Ein-/Ausstieg

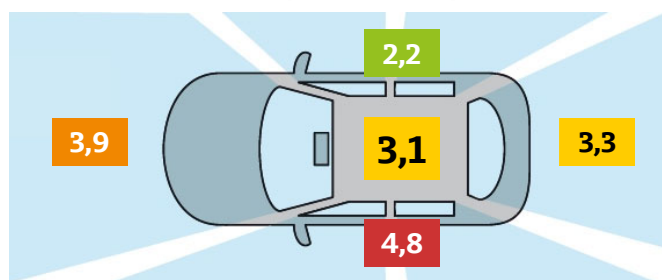
⊕ Die Sitzhöhe liegt mit 53 cm über der Fahrbahn (Sitz in der niedrigsten Sitzposition) in angenehmer Höhe, sie ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen. Lediglich der hohe Schweller beeinträchtigt etwas. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank recht komfortabel ein, nur der Radlauf ragt in den im unteren Fußbereich recht schmalen Türausschnitt. Die Türen werden vorn und hinten in drei Positionen offen gehalten; die Haltekraft der Türbremsen ist ausreichend kräftig, um die Türen auch an Steigungen fixieren zu können. Die Umfeldbeleuchtung erhellt die Umgebung des Fahrzeugs u.a. über Spots unter den Außenspiegeln. Das optionale Keyless-System ermöglicht u.a. das Ent- und Verriegeln schon bei



Breite Dachsäulen und die hohe untere Fensterkante verhindern eine gute Sicht nach hinten.

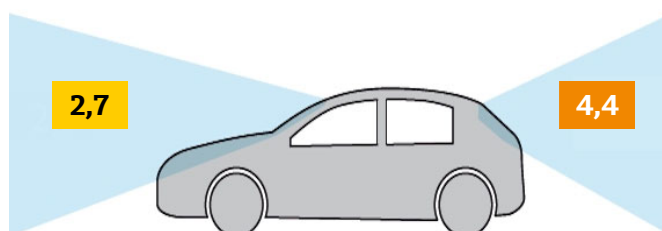
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Annäherung und beim Weggehen, es kann zusätzlich über ein registriertes Smartphone oder die beigelegte Karte im Kreditkartenformat gesteuert werden. Der schlüssellose Zugang verfügt nun über einen zuverlässigen Diebstahlschutz, mittels Funkverlängerer kann die Zentralverriegelung nicht mehr überlistet werden. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless.

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Auch wenn der iX1 außen ein gutes Stück kürzer als der iX3 ist, muss man im Gepäckabteil gar nicht mal auf so viel Platz verzichten. Denn mit 390 l bis unter die Kofferraumabdeckung fällt der Stauraum kaum kleiner aus als beim großen Bruder. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 540 l oder alternativ elf handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 815 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.365 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 60 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien wie die Ladekabel gut eignet. Ein Notrad findet dort aber keinen Platz.



Mit 390 l Volumen bietet der Kofferraum des iX1 ordentlich Platz für das Gepäck.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Beim neuen X1 gehört eine elektrische Heckklappenbetätigung zum Serienumfang. Das schlüssellose Zugangssystem kostet Aufpreis, es ermöglicht dann das Öffnen und Schließen der Heckklappe mittels „Fußkick“ unter die Heckschürze - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Allerdings öffnet die Klappe grundsätzlich nicht allzu hoch, schon ab etwas über 1,80 m Körpergröße muss man aufpassen, um sich den Kopf nicht zu stoßen. Schmerzlich kann das besonders deswegen werden, weil der metallene Schlosshaken deutlich absteht. Die Ladekante liegt mit 72 cm recht hoch über der Fahrbahn, immerhin ist sie weitgehend eben zum Kofferraumboden - die kleine Kante von knapp drei Zentimeter ist nicht der Rede wert. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Der Ladeboden ist zweigeteilt und kann geschickt gefaltet werden, so dass man problemlos den Stauraum darunter nutzen kann.

⊖ Leider gibt es lediglich eine Lampe im Kofferraum, so dass dieser nur schwach ausgeleuchtet wird.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig dreigeteilt klappbar. Die jeweiligen Elemente lassen sich an der Lehne entriegeln, vom Kofferraum aus klappt das nicht wirklich praktikabel. Taschenhaken und ein kleines Ablagefach unter dem Ladeboden gehören zum Serienumfang und sorgen für Ordnung im Gepäckabteil. Ein Schienensystem ist nicht erhältlich, ebenso wenig die Haltebänder für die Seiten. Das Gepäckraumtrennetz kostet Aufpreis und sollte mitbestellt



Allerdings ist die Ladekante mit 72 cm doch recht hoch und macht damit das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

werden, weil nur dann auch genug Verzurrösen im Kofferraum verbaut werden. Es gibt ein kleines Netz für die linke Ausbuchtung im Ladeabteil.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

BMW hat sein Bediensystem deutlich weiterentwickelt. Am Menüaufbau hat sich einiges geändert, der orientiert sich nun mehr am Appsammelsurium aktueller Smartphones als an bisher bewährten Strukturen. Zuerst beim neuen iX eingeführt, kommt das Operating System der 8. Generation auch beim X1 zum Einsatz. Am auffälligsten ist wohl, dass die Tasten für die Klimaautomatik weitgehend verschwunden sind, die Steuerung erfolgt nun über das große Touchdisplay. Die Bedienung der Klimatisierung wird damit komplizierter.

Neben den Klimatasten mussten sich auch die genialen freibehlegbaren Schnellwahltasten verabschieden - hier konnten mit einem Tastendruck ganz unterschiedliche Funktionen wie der Anruf einer bestimmten Person, ein Navigationsziel oder eine Fahrzeugeinstellung durchgeführt werden. Dass sich ausgerechnet BMW als einstiger Vorreiter dieser Innovation nun davon verabschiedet, ist bitter.

⊕ Als lauwarme Alternative zu den frei belegbaren Tasten gibt es programmierbare Schnellwahlflächen auf dem Touchscreen, wenn man vom oberen Bildschirmrand nach unten wischt. Besser als nichts, aber letztlich ist es wie mit gutem Wein oder Bier: Nur weil Wasser auch eine trinkbare Flüssigkeit ist, möchte man nicht gerne tauschen. Beim neuen X1 und seinen Varianten muss man sich nicht nur mit einem neuen Menü zurechtfinden, die Steuerung erfolgt nun nur noch über den Touchscreen - die Sprachsteuerung versteht vieles, aber einiges auch nicht und ist daher keine adäquate Alternative zum entfallenen iDrive-Controller. Sitze (optional elektrisch) und Lenkrad (manuell) sind schnell und einfach eingestellt, man findet problemlos eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über Tasten links vom Lenkrad gesteuert und am Lenkrad selbst setzt BMW für die Einstellung von Tempomat oder Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Das Layout auf den beiden hochauflösenden Bildschirmen für Kombiinstrument und Infotainment kann man ein Stück weit nach den persönlichen Vorlieben anordnen, das volle Potenzial digitaler Anzeigen nutzt BMW aber bei weitem nicht - beispielsweise sind keine klassischen Rundinstrumente darstellbar. Fensterheberschalter und Spiegeleinsteller sind selbsterklärend und die Pedale

1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der iX1 hat eine umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und

einwandfrei angeordnet. Die in diesem Preissegment inzwischen üblichen Automatikfunktionen arbeiten einwandfrei und erleichtern den Autofahreralltag.

⊖ Wo ist der kongeniale iDrive-Regler hin? Diese Frage stellt man sich immer und immer wieder. Natürlich kann man über Touch am Display letztlich alles steuern, wirklich einfacher macht es die Menüstruktur aber nicht. An zahlreichen Menüs und deren Aufbau merkt man, dass die Bedienung ursprünglich für den im iX1 entfallenen iDrive-Regler ausgelegt ist. Umso misslicher als dass der Funktionsumfang sehr umfangreich ist und die Einstellmöglichkeiten umfassend. Diese Individualisierungsmöglichkeiten zeichnen BMWs aus und sollten unbedingt erhalten bleiben - für technikaffine Menschen ein wichtiges Kaufargument für Autos der bayerischen Marke. Anderes Beispiel für eine unergründliche Entscheidung der Entwickler: Zwar wird mit der Vielzahl an Individualisierungsmöglichkeiten geworben, aber man muss als sparsamer BMW-Fahrer ein starkes Faible für Blau-Türkis haben. Denn zwar kann man die optionale Ambientebeleuchtung in vielen Farben verstellen, wenn man aber über den nun "My Modes" genannten Fahrerlebnisschalter in den Sprintsparmodus wechselt, dann leuchten die LED-Leisten türkis und das muss man dann so akzeptieren.



Die Verarbeitungsqualität ist gut, die Materialanmutung kann den Premiumanspruch des Herstellers aber nicht umsetzen. Die Bedienung wurde massiv verschlimmbessert - hier hat BMW den früheren Vorsprung auf die Mitkonkurrenten völlig aufgebraucht.

ist somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die ConnectedDrive Services sind die ersten

zwei Jahre inklusive (bis 2020 waren es drei Jahre, somit eine versteckte Preiserhöhung), danach kostenpflichtig - nur die elektroautospezifischen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten sind längere Zeit kostenfrei. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Will man sein Handy kabellos in der entsprechenden Ladeschale aufladen, muss man dafür extra bezahlen.

Für höhere Klanggenüsse gibt es gegen Aufpreis ein Lautsprechersystem mit 12 Boxen von Harman/Kardon. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele compatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per iX1-Touchscreen steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

BMW bietet das Anlegen von Nutzerprofilen, die auf Wunsch

passwortgeschützt sind. Man kann als Nutzer sehr differenziert die Datenweitergabe beschränken - BMW ist hier vorbildlich transparent, zumal die einzelnen Punkte gut erläutert werden. Über die MyBMW App können viele Fahrzeugfunktionen abgerufen werden, beispielsweise die Verbrauchshistorie und Infos zu allen getätigten Fahrten. Es ist möglich, den Wagen für andere Nutzer extra freizugeben, wobei dafür nur digitale Schlüssel vergeben werden müssen. Die Ladeplanung innerhalb des Navigationssystems funktioniert sehr gut, auf längeren Strecken werden Ladestopps geschickt eingebunden und die Fahrzeiten entsprechend kalkuliert. Man wird während des Ladevorgangs über die vorgesehene Ladedauer informiert und erkennt im Instrumentendisplay gut, wann man seine Fahrt fortsetzen kann. Unterwegs erfolgt stets eine dynamische Aktualisierung der geplanten Route. Die prognostizierte Restreichweite ist realistisch und verlässlich.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist im Prinzip großzügig, vor allem nach oben hat man genug Platz. Da sich die Vordersitze nicht allzu weit nach hinten schieben lassen, reicht die Beinfreiheit nur für knapp 1,95 m große Personen. Die Kopffreiheit würde

locker auch für über 2,10 m große Menschen genügen. Die wuchtige Mittelkonsole schränkt das Raumempfinden etwas ein. Das Panorama-Glasschiebedach kostet einen hohen Aufpreis, lässt aber immerhin viel Licht in den Innenraum.

3,1 Raumangebot hinten

Im Fond geht es etwas enger zu. Hier reicht die Kopffreiheit zwar für Passagiere bis zu einer Größe von 1,95 m. Über 1,80 m große Menschen gehen jedoch schnell mit ihren Knien auf Tuchfühlung mit den Lehnen der Vordersitze (Sitze vorn dabei auf 1,85 m große Menschen eingestellt). Das Raumgefühl ist angemessen großzügig, wird nur durch die etwas höhere Seitenlinie der Karosserie und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas eingeschränkt; das Panorama-Glasschiebedach reicht bis über die Rücksitze.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich beim Elektro-X1 nicht längs verschieben, diese Option ist den reinen Verbrennern vorenthalten (daher auch nicht für die Plugin-X1 verfügbar). Immerhin kann man die Rücksitzlehnen des iX1 in der Neigung etwas variieren.

Vorn bietet der iX1 genug Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage unter der Mittelarmlehne; das Fach innerhalb der Mittelarmlehne ist so flach geraten, dass nicht viel mehr als ein paar Ladekarten hineinpassen. Ein Smartphone lässt sich vor den Becherhaltern ablegen und wird dort optional induktiv geladen und das Antennensignal verstärkt; ein Bügel hält das Handy, damit es beim Beschleunigen nicht nach vorn kippt - gleichzeitig ist das Display gut sichtbar. Die ausreichend



Im Fond kann der Beinraum für über 1,80 m große Mitfahrer schon knapp werden.

großen Türfächer sind so gestaltet, dass auch 1,5-l-Flaschen dort Platz finden. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort jedoch trotzdem noch hinein. Es gibt weiterhin geschlossene Lehnentaschen und Becherhalter in der Mittelarmlehne der Rückbank.

⊖ BMW lässt das Handschuhfach zum Billigabteil verkommen. Abschließbar ist es schon lang nicht mehr, mit dem neuen X1 ist auch die feine Beflockung entfallen. Im Sommer 2023 haben die sparwütigen Konzern-Controller nun

auch noch die Beleuchtung gestrichen - über 65.000 Euro Listenpreis sind dafür offensichtlich kein Hindernis. Selbst ein

Dacia Jogger verfügt noch über eine Handschuhfachbeleuchtung.

2,5 KOMFORT

2,9 Federung

Der iX1 kommt immer mit dem Adaptiven M Fahrwerk. Adaptiv ist hier ein großes Wort, suggeriert es doch wie bei vielen Konkurrenten elektronisch geregelte adaptive Dämpfer, die der X1 jedoch nicht hat. Vielmehr verbaut BMW frequenzselektive Dämpfer, die sich mechanisch selbst regeln und daher keine Fahrerwünsche berücksichtigen können. Das Fahrwerk ist insgesamt straffer als die Serienversion ohne Tieferlegung bei den Verbrenner-Varianten, jedoch können die mechanisch aufwendigeren Dämpfer des M Fahrwerks gerade auf schlechten Straßen Belastungsspitzen für die Insassen reduzieren. Gleichzeitig bieten sie eine direktere Straßenlage, wie sich beispielsweise an den guten Fahrdynamikeigenschaften im ADAC

Ausweichtest zeigt.

Auf welligen oder insgesamt schlechten Straßen innerorts merkt man dennoch die Komfortgrenzen des Fahrwerks, denn es ist gerade für ein Auto mit komfortorientiertem Elektroantrieb grenzwertig straff ausgelegt. Mit zunehmender Geschwindigkeit scheint auch das Schluckvermögen des M Fahrwerks zu steigen, man ist komfortabler unterwegs und wird von Bodenunebenheiten weniger behelligt. Der Autobahnkomfort kann sich sehen lassen, er passt auch für längere Etappen. Das Fahrwerk ist aber insgesamt dennoch harmonisch, weil es zum sportlichen und verbindlichen Charakter des iX1 gut passt.

2,3 Sitze

⊕ Der iX1 ist serienmäßig mit Standard-Stoffsitzen ausgestattet. Im Testwagen sind die optionalen Sportsitze verbaut, die mit perforiertem Sensatec- bzw. ab Mitte 2023 Veganza-Leder überzogen sind; beides sind Kunstledersorten. Gegen weiteren Aufpreis sind die Sitze elektrisch einstellbar, auf der Fahrerseite lassen sich dann die Einstellungen in zwei Speicherplätzen hinterlegen. Die vierfach einstellbaren Lordosenstützen kosten extra, über sie kann auch eine rudimentäre Massagefunktion umgesetzt werden.

Die optionalen Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche und eine Sitzflächenneigungseinstellung, jedoch keine elektrisch verstellbaren Seitenwangen mehr wie noch im Vorgänger-X1. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken bis in den Schulterbereich

einen sehr guten Halt, ohne einzuengen. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne lässt sich leider nicht in der Höhe verstellen.

Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorn zu, denn für die Elektro-Variante des X1 gibt es die verschiebbare Rückbank nicht. Die äußeren Sitze sind aber dennoch recht bequem, weil ausreichend konturiert sowie ausreichend gepolstert - wenngleich BMW anscheinend keinen Zentimeter Polsterung zu verschenken hat. Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

2,4 Innengeräusch

⊕ Da bei Elektroautos die sonst gewohnten Motorgeräusche weitgehend fehlen, fallen andere Fahrgeräusche weit mehr ins Gewicht. BMW hat seinen neuen iX1 gut gedämmt, jedoch geht es im Innenraum nicht so leise wie beispielsweise im i4 zu. Die Motoren des Elektro-SUV sind praktisch nicht zu hören, selbst ein Surren ist kaum zu vernehmen. Auch die sonstigen Fahr-

und Abrollgeräusche liegen auf niedrigem Niveau, lediglich Windgeräusche fallen eher auf, sind aber nicht störend. Der gemessene Geräuschpegel bei 130 fällt mit 66,8 dB(A) noch angemessen niedrig aus. Der iX1 eignet sich damit auch als entspannter Reisewagen.

2,1 Klimatisierung

⊕ Im iX1 gibt es serienmäßig eine 2-Zonen-Klimaautomatik; drei oder mehr Zonen sind nicht verfügbar, in dieser Klasse aber auch selten. Wie bei den meisten Elektroautos üblich, ist auch eine Standklimatisierung möglich, entweder über

Vorprogrammierung oder über die BMW App. Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima und sind die Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Die Temperaturen können für

Fahrer und Beifahrer getrennt, die Luftverteilung nur gemeinsam eingestellt werden. Aufpreis kosten die Sitzheizung vorn und hinten sowie die Lenkradheizung. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze ist nicht verfügbar, ebenso wenig eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktionen. Getönte

Scheiben im Fond finden sich in der Optionsliste. Lobenswert: BMW bietet auch im iX1 noch eigene Drehrädchen zur Regulierung der Luftmengen aus den Düsen - andere Hersteller sparen hier schon.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Die beiden Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse leisten bis zu 230 kW/313 PS (im Boost-Modus) und geben ein maximales Drehmoment von 494 Nm ab - das hohe Fahrzeuggewicht von fast 2,1 Tonnen scheint damit fast vergessen. Die üppige Motorleistung fühlt sich nicht ganz so brachial an, wie die nackten Zahlen vermuten lassen. Jedoch reicht es - und zum Einhalten der Verkehrsregeln empfiehlt es sich auch - den Tacho im Auge zu behalten, um die hervorragenden Beschleunigungswerte "zu erkennen".

Objektiv betrachtet ist der iX1 ein ausgesprochen flottes Auto. Vom Stand weg kommt man dank Allrad schnell los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,6 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, nur 3,2 Sekunden dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,1 Sekunden. BMW verspricht 5,6 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie bei guten Elektroantrieben inzwischen üblich, liefert der BMW hier eine perfekte Vorstellung ab. Es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben

ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Beide Elektromotoren können ein sehr weites Drehzahlband abdecken, so dass der iX1 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen benötigt. Vom Stand weg ziehen die Motoren gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell. Die Bedienung gelingt genauso simpel wie bei anderen BMW-Modellen auch, über einen ergonomisch günstig gelegenen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole werden die Fahrstufen eingestellt. In Stufe D

ergibt sich eine geringe Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte; dazwischen gibt es weitere Rekuperationsstufen im Menü. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die hohe Rekuperationsstufe zu schwach. Der iX1 bietet überdies eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an. Die Abstimmung ist gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals damit selten nötig wird. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrwerk des iX1 überzeugt mit hoher Fahrsicherheit, die straffe Grundabstimmung des Fahrwerks ist dabei freilich hilfreich. Nach plötzlichen Lenkmanövern beruhigt sich der Aufbau schnell wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des kompakten SUV kaum. Aufbaubewegungen und Wippen nach Bodenwellen bleiben moderat und halten sich in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktion, diese

wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der iX1 gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Auch bei flotter Gangart halten sich die Aufbaubewegungen in engen Grenzen. Die Traktion ist dank Allradantrieb sehr gut, zusätzlich regelt die Traktionskontrolle ausgesprochen feinfühlig.

Beim ADAC Ausweichtest zeigt der iX1: Auch mit auf Verbrauch optimierten Reifen kann man zügig und sicher im

Grenzbereich unterwegs sein. Der Stromeer zeigt eine gute Reaktion auf Lenkbefehle, es ergibt sich eine nur leichte Verzögerung durch die mäßige Seitenführung der Reifen. Die Seitenneigung hält sich dabei in Grenzen, für ein SUV fällt sie gering aus. Der iX1 bleibt trotz zunächst etwas Untersteuern und dann leichtes Übersteuern gut beherrschbar. Er vermittelt ein sicheres Fahrgefühl. Nutzt man die Fahrwerkeigenschaften unter Aspekt der Fahrdynamik, kommt tatsächlich

Freude auf. Das Elektro-SUV lässt sich gut beherrschen, ist nur aufgrund der schmalen Reifen etwas weniger präzise, aber sonst gut kontrollierbar. Korrekturen werden einwandfrei angenommen, Untersteuern wie Übersteuern hält sich in Grenzen. In schnellen Kurven dreht sich der iX1 leicht ein, kommt dadurch gut durch. Das ESP regelt im Hintergrund unmerklich, aber sehr effektiv.

2,0 Lenkung

⊕ Der Elektro-X1 kommt serienmäßig mit der M Sportlenkung. Diese ist im Gegensatz zur Standardlenkung direkter übersetzt. Dennoch ist die Lenkung mit 2,6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag nicht zu direkt übersetzt, was für ein SUV auch nicht passend wäre. Die Lenkpräzision ist gut und wird allenfalls durch die schmale

Serienbereifung mit etwas weniger intensiver Seitenführung leicht geschmälert. Das Lenkgefühl überzeugt ebenso wie die gut ausgeprägte Zentrierung. Die Lenkung ist angemessen leichtgängig, wird im Fahrmodus Sport etwas strammer. Antriebseinflüsse sind nur unter Vollast leicht zu spüren, dann reduziert sich die Zentrierung etwas.

3,2 Bremse

Im Alltag fühlt sich das Bremsgefühl weitgehend harmonisch, An das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen kann man sich schnell gewöhnen, da man den Übergang gut kalkulieren kann. Weniger sensible Naturen dürften die Unterschiede kaum spüren. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernehmen die Elektromotoren, die

dabei als Generatoren arbeiten. Muss der iX1 aus 100 km/h so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 37,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein nur zufriedenstellendes Ergebnis und mutmaßlich auf die rollwiderstandsoptimierte Bereifung zurückzuführen. Die Bremsleistung lässt jedoch auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

1,5 SICHERHEIT
























0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den iX1 gibt es so gut wie alle Assistenten, welche das BMW Konzernregal hergibt. Leider kosten viele Systeme jedoch Aufpreis. Bis 80 km/h bremst der iX1 selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 180 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit (Serie), das dann für den Tempomaten übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild, reagiert aber nicht, wird er ebenfalls darauf hingewiesen. Der Driving Assistant Professional erweitert die automatische Abstandsregelung auf 210 km/h (rein theoretisch, weil der iX1 bei 180 km/h abgeregelt ist), bietet einen Autobahnassistenten mit Spurführung und hilft beispielsweise in engen Autobahnbaustellen, die Spurmitte zu halten - dafür sind auch an der Front links und rechts Radarsensoren hinter der Schürze verbaut.

Der BMW erkennt serienmäßig die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Bei Vollausstattung mit Assistenten bieten alle neuen X1 sogar eine Spurwechselautomatik.

Die optionalen Radar-Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird ebenso vor dem Auto erkannt (bei Driving Assistant Professionel). Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der iX1 optional beim Ausweichmanöver. Hochwertig wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-up-Display, hier werden auf Wunsch u. a. detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der iX1 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermitteln und anzeigen kann.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Serie |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauendes Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | Serie |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | Serie |
|  | Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren | Option |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | Serie |
|  | Abstandsregeltempomat | Option |
|  | Autobahn-/Stauassistent | Option |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Serie |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | Option |
|  | Spurwechselautomatik | Option |
|  | Ausweichassistent | Serie |
|  | Notfallassistent | Option |
|  | Ausstiegswarnung | Option |
|  | Müdigkeitswarner | Serie |
|  | Head-up-Display | Option |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie (direkt messend) |

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der neue X1 gut ab und erzielt 86 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 10/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, zudem bläst sich bei Bedarf zwischen den vorderen Sitzen ein Luftsack auf. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,95 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,80 m Körpergröße ausziehen. Der Abstand zum Dachhimmel ist gering genug, so dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall bremst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die

integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (u.a. Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht - auch, wenn der BMW eine bevorstehende Heckkollision erkennt. Dann blinken zusätzlich noch die Bremslichter in hoher Frequenz, um den herannahenden Fahrer auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze kann man nicht so weit herausziehen wie die äußeren.

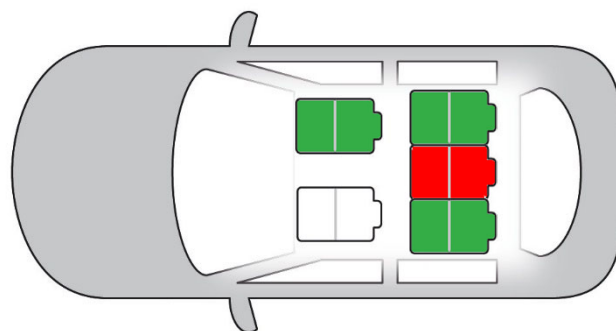
2,1 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem neuen X1 mit 89 Prozent ein gutes Ergebnis (Test 10/2022). Top für Familien: Per Gurt und per Isofix samt iSize-Kennzeichnung sind Kindersitze nicht nur hinten außen, sondern auch auf dem Beifahrersitz gut zu befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich im Fahrzeugmenü deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber und die Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Hinten in der Mitte sind die Gurtanlenkpunkte für die meisten Kindersitze nicht gut geeignet, zudem steht kein Isofix zur Verfügung.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Notbremsassistent mit Personenerkennung ist serienmäßig und kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision vermeiden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten gibt der iX1 ein künstliches Geräusch von sich, damit er auch von blinden Menschen besser wahrgenommen werden kann.

2,7 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz gibt es 76 Prozent bei Euro NCAP. Die Front ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die obere Kante der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision. Positiv ist, dass eine aktive Motorhaube verbaut wird, die sich bei einem Aufprall automatisch etwas anhebt und so den Abstand zu harten Motorteilen vergrößert, um den Aufprall abfedern zu können. Der

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,9 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 32 A (22 kW); um die netto 64,7 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 75,1 kWh benötigt. Das Antriebssystem des iX1 ist durchaus effizient, allerdings könnten die Ladeverluste etwas niedriger ausfallen. Innerorts liegt der Verbrauch bei etwa 16,8, außerorts bei rund 21,0 und auf der Autobahn bei ca. 21,4 kWh/100 km.

Der BMW kann trotz der hohen Motorleistung durchaus sparsam unterwegs sein, vor allem bei höherem Tempo steigt sein Verbrauch deutlich weniger als bei vielen Konkurrenten. Die Effizienzmaßnahmen an den Motoren und das geschickte Thermomanagement zahlen sich offenbar aus. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Elektro-X1 eine Reichweite von über 370 km. Aus den 19,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 100 g pro km (Basis

deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 50 Punkte.

Wie die meisten Elektroautos ist der iX1 in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 400

km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

2,0 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,9 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 81 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der iX1 im Bereich Schadstoffe 40 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der BMW für ein schweres und kräftiges Auto aber sehr gut da, weil er 90 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.n

3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der iX1 kostet als xDrive30 in Basisausstattung 55.000 Euro. Für ein Auto der unteren Mittelklasse - auch wenn es ein SUV ist - ein wahrlich stolzer Preis. Zumal die Ausstattung alles andere als umfassend ausfällt. Viele Assistenten kosten Aufpreis, im Komfort- wie im Sicherheitsbereich. Die Extras sind teilweise teuer, jedoch bündelt BMW interessante und wichtige Optionen in Paketen mit einem gewissen Preisvorteil. Der mit zumindest sinnvollen Details ausgestattete Testwagen kommt so auf 66.270 Euro. Ein üppiger Preis, wenn man den schlicht gehaltenen Innenraum betrachtet, für den weiterer Zier- und Leuchtornat extra kostet.

Die stolzen Preisvorstellungen für den iX1 halten die BMW-Controller jedoch nicht davon ab, an den verbliebenen praktischen und schönen Details weiter zu sparen. So sind im Sommer 2023 die Handschuhfachbeleuchtung, Ziernähte in den Türverkleidungen und Einstiegsleisten gestrichen worden. Momentan hat man den Eindruck, dass das Streichkonzert so schnell kein Ende findet. Ein gefährliches Spiel, weil den enormen Aufpreis für einen BMW rechtfertigt die Begeisterung für das Produkt - und diese lebt nunmal auch von schönen Details, welche einen BMW bisher besser, praktischer oder schöner als so manchen günstigeren Konkurrenten gemacht haben. Wenn der Abstand beispielsweise zu einem Dacia aber nicht mehr so offensichtlich ist, wird das Eis langsam dünn.

Wem viel Ausstattung wichtig ist und wer auf Allradantrieb verzichten kann, der sollte sich alternativ zum iX1 den iX3 von BMW ansehen. Dort erhält man zum praktisch gleichen Preis einen größeren und feiner eingerichteten Elektrowagen, der dann auch ein gutes Stück größer ausfällt.

Die Unterhaltskosten sind beim iX1 günstig, denn an Kfz-

Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - aber erst ab 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind ebenfalls moderat, die Haftpflicht liegt bei günstigen 18, die Teilkasko bei 22 und die Vollkasko bei 23. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt.

Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; BMW gibt auf das ganze Auto zwar nur drei Jahre Gewährleistung, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies eher geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 375 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 263 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. BMW hat ein aufwendiges Thermomanagement verbaut, das die Batterien in einem möglichst optimalen Temperaturfenster halten soll und so die Batteriealterung minimiert. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

| | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| maximale Leistung | 230 kW (313 PS) |
| Dauerleistung nach Fahrzeugschein | 94 kW |
| maximales Drehmoment | 494 Nm |
| Ecotest Verbrauch/Reichweite | 19,9 kWh/100km/377 km |

BATTERIE

| | |
|--|---------------------|
| Batteriegröße gesamt/nutzbar | 66,4 kWh/64,7 kWh |
| komplette Vollladung mit Ladeverlusten | 75,1 kWh |
| Garantie/garantierte Kapazität | 8 Jahre, 160.000 km |

REKUPERATION

| | |
|--|--------|
| Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll) | nein |
| Stufen / Einstellung | 4/Menü |

KLIMATISIERUNG

| | |
|---|-------|
| Wärmepumpe (Serie / Option / nein) | Serie |
| Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer) | ja |
| Standklimatisierung | ja |
| Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung | ja/ja |

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

| | |
|--------------------------------|---|
| Warnbeginn bei leerer Batterie | 15% "Reichweite gering/Laden?", 10% Batt. gelb, 3% "Ladezustand gering/Laden" |
| Leistungsreduzierung | n.b. |
| Notfallstrecke bei Neustart | n.b. |

LADEMÖGLICHKEITEN

| | |
|-------------------------|-----------------|
| einstellbarer Ladestopp | ja |
| regelbare Ladeleistung | ja |
| Position der Ladeklappe | hinten rechts |
| Entriegelung Ladekabel | Schlüssel, Menü |

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

| | | |
|--------|-------------------------|-------|
| Schuko | einphasig, 230 V, 10 A | Serie |
| Typ2 | dreiphasig, 230 V, 32 A | Serie |

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

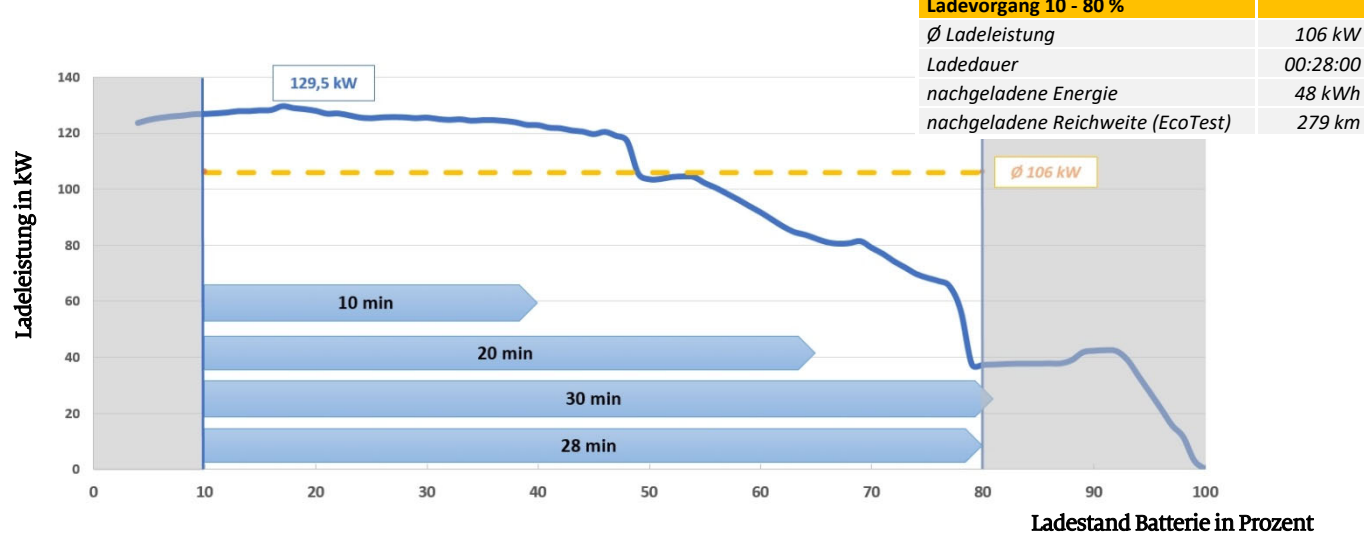
| | |
|---|------------------|
| Ladestand in Prozent / Restkilometer | ja/ja |
| Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen | nein/ja |
| Anzeige momentane Ladeleistung | ja, kW |
| Ladeanzeige von außen sichtbar | ja (nur ja/nein) |

LADEMÖGLICHKEITEN

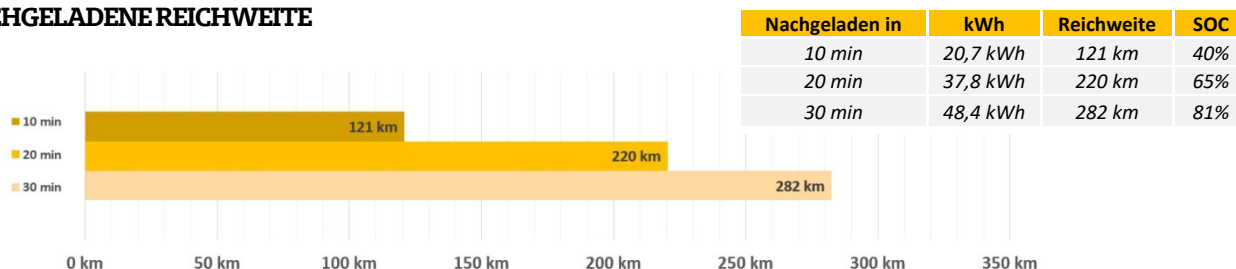
| Steckertyp | Anschluss | Ausstattung | Ladestrom | Leistung | Ladezeit |
|--------------------|-----------------------|-------------|-----------|---------------|---------------|
| Haushaltssteckdose | einphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 10 A | 1,3 - 2,3 kW | 57,5 - 32,5 h |
| Typ 2 | einphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 32 A | 1,3 - 7,4 kW | 57,5 - 10 h |
| Typ 2 | zweiphasig, 230 V, AC | - | - | - | - |
| Typ 2 | dreiphasig, 230 V, AC | Option | 6 - 32 A | 4,1 - 22 kW | 18,5 - 3,5 h |
| DC Schnell | CCS | Serie | - | bis zu 130 kW | 28 min |

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

| | |
|--|-------------------------|
| Elektro, zwei elektrisch erregte Synchronmotoren | |
| Leistung | 230 kW/313 PS |
| Maximales Drehmoment | 494 Nm |
| Kraftübertragung | Allrad aut. zuschaltend |
| Getriebe | Reduktionsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 180 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 5,6 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 17,1 kWh |
| CO ₂ -Ausstoß | - |
| Stirnfläche/c _w -Wert | n.b./0,26 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 205/65 R17 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.500/1.845/1.616 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.085/495 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 490/1.495 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750/1.200 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75/75 kg |
| Batteriekapazität | 64,7 kWh |
| Garantie Allgemein/Rost | Keine/12 Jahre |
| Produktion | Deutschland, Regensburg |

ADAC Messwerte

| | |
|---|------------------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 3,2 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | - |
| Bremsweg aus 100 km/h | 37,1 m |
| Reifengröße Testwagen | 205/65 R17 100Y |
| Reifenmarke Testwagen | Hankook Ventus S1 evo ³ |
| Wendekreis links/rechts | 11,8 m |
| Ecotest-Verbrauch | 19,9 kWh/100km |
| Stadt/Land/BAB | k.A. |
| CO ₂ -Ausstoß Ecotest | 0 g/km (WTW* 100 g/km) |
| Reichweite | 375 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 66,8 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.110 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.034/546 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 390/815/1.365 l |

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

| | | | |
|-----------------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 131 Euro | Werkstattkosten | 80 Euro |
| Fixkosten | 109 Euro | Wertverlust | 599 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 919 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 74 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 18/23/22 | | |
| Basispreis iX1 xDrive30 | 55.000 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 10.01.2023 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 66.270 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 4.558 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|------------------------------|-------------------------------|
| Adaptives Fahrwerk | - |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | 1.750 Euro° (Paket) |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent | 190 Euro° |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/800 Euro° (Paket) |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | Serie |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie/3.200 Euro° (Paket) |
| Head-up-Display | 3.200 Euro° (Paket) |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 1.750 Euro° (Paket) |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselsassistent | 800 Euro° |

INNEN

| | |
|--|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | 1.750 Euro° (Paket) |
| Sitzheizung vorn/hinten | 350 Euro°/- |
| Lenkradheizung | 190 Euro° |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung | 1.000 Euro |
| Metalllackierung | ab 890 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 1.330 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

3,3

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,3 | Motor/Antrieb | 1,0 |
| Verarbeitung | 1,9 | Fahrleistungen | 1,0 |
| Alltagstauglichkeit | 3,3 | Laufkultur/Leistungsentfaltung | 1,0 |
| Licht und Sicht | 2,2 | Schaltung/Getriebe | 1,0 |
| Ein-/Ausstieg | 2,0 | Fahreigenschaften | 2,5 |
| Kofferraum-Volumen | 2,4 | Fahrstabilität | 2,0 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 2,6 | Lenkung | 2,0 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,1 | Bremse | 3,2 |
| Innenraum | 2,3 | Sicherheit | 1,5 |
| Bedienung | 2,3 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 0,7 |
| Multimedia/Konnektivität | 1,1 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,8 |
| Raumangebot vorn | 2,2 | Kindersicherheit | 2,1 |
| Raumangebot hinten | 3,1 | Fußgängerschutz | 2,7 |
| Innenraum-Variabilität | 3,0 | Umwelt/EcoTest | 1,5 |
| Komfort | 2,5 | Verbrauch/CO ₂ | 1,0 |
| Federung | 2,9 | Schadstoffe | 2,0 |
| Sitze | 2,3 | | |
| Innengeräusch | 2,4 | | |
| Klimatisierung | 2,1 | | |

Stand: August 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer