



BMW iX2 xDrive30

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

Der BMW iX2 ist ein dynamisch gezeichnetes, coupéhaftes SUV der unteren Mittelklasse und teilt sich die Plattform mit dem iX1, der eine klassische SUV-Bauform besitzt. Im Test tritt der Bayer in der stärkeren der beiden Antriebsvarianten namens xDrive30 an. Er wird von je einem Elektromotor an Vorder- und Hinterachse angetrieben, die beiden Motoren leisten gemeinsam bis zu 313 PS und 494 Nm Drehmoment. Im ADAC Autotest legt der Stromer damit ausgezeichnete Fahrleistungen an den Tag und präsentiert sich dank des serienmäßigen M-Sportfahrwerks unverschämt dynamisch - wenngleich der Komfort etwas zu kurz kommt. Dass der iX2 auch sparsam kann, zeigt der ADAC Ecotest: 17,6 kWh pro 100 km (inkl. Ladeverluste) sind für ein kräftiges Zwei-Tonnen-SUV ein überzeugender Wert. Auch die Lademodalitäten sind gut: Der iX2 schafft den Ladehub an einer Schnellladesäule von 10 bis 80 Prozent in 28 Minuten, bietet optional 22 kW Ladeleistung für zügiges AC-Laden und überzeugt mit einer guten Laderoutenplanung sowie einer Batterieheizung. Erfreulich ist zudem die überdurchschnittlich gute Funktionsqualität der Assistenten, die den Fahrer beispielsweise beim selbstständigen Einparken oder bei längeren Autobahnetappen zuverlässig entlasten. Der große Kritikpunkt bleibt die Preispolitik von BMW. Der Testwagen zum Preis von knapp 68.000 Euro ist zwar mit nahezu allen technischen Features ausgestattet, ist in Sachen subjektiver Qualität im Innenraum aber eher ein Underperformer. Hier muss man in der Basisausstattung bereits mehr Finesse erwarten können, bevor sich der Gesamtpreis nach der optischen Aufwertung auf über 70.000 Euro summiert. **Konkurrenten:** u.a. Kia EV3, Mercedes-Benz EQA, Peugeot E-3008, Renault Scénic, Skoda Elroq, Smart #1, Volvo EX30.

- ⊕ ausgezeichnete Fahrleistungen, sicher und dynamisch abgestimmtes Fahrwerk, verbrauchseffizient, AC-Laden mit 22 kW (optional), gut abgestimmte Assistenzsysteme
- ⊖ Batteriespannung (<300 V) begrenzt Ladeleistung an 50-kW-Ladern, teuer in der Anschaffung, Finesse im Innenraum fehlt, Fond bietet wenig Platz und Nutzen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,8

AUTOKOSTEN 3,7

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,8
	Fahrspaß	1,2
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Teile sind passgenau zusammengesetzt. Der Unterboden ist aerodynamisch optimiert, selbst die Aufhängungsteile der Hinterachse sind nach unten mit großen Luftleitverkleidungen versehen - dies zahlt ein auf eine möglichst große Reichweite. Die Motorhaube 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 einst von BMW komplett im Steckerbereich ummantelt. 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 (wenngleich recht dünnem) Material überzogen. Im unteren

Bereich des Innenraums gibt es dann nur noch harten Kunststoff. 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.

⊖ Die getestete Basis-Ausstattung muss mit einem optisch recht schlichten Innenraum zurechtkommen. Die quer über die Instrumententafel verlaufende, mattsilberne Zierblende ist nur ein schnödes, hartes Kunststoffteil und wirkt nicht besonders wertig; der grau-beige Himmel wirkt altbacken, aufwertende (Silber-) Applikationen gibt es nahezu keine. Um den Innenraum aufzuwerten, muss die Optionsliste bemüht oder eine höhere Ausstattungslinie gewählt werden. Angesichts von 57.000 Euro Grundpreis muss man aber auch in der Basis schon mehr Qualität und Finesse erwarten können.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die brutto 66,4 kWh große Batterie des iX2 xDrive30 kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein dreiphasiges Typ2-Ladekabel mit fünf Metern Länge ist serienmäßig dabei und kann unter dem Kofferraumboden verstaut werden; unter der Fronthaube gibt es keinen separaten Stauraum. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 17,6 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von etwa 415 km - für ein potentes Zwei-Tonnen-SUV ein sehr guter Wert, wenngleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert etwa 32 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 120 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 iX2 nicht die oftmals 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 4,55 m ist der iX2 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 11,9 m kleiner sein. Die maximale Zuladung des gut zwei Tonnen schweren Testwagens beträgt 573 kg - das genügt locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Reling gibt es optional. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes ausreichen sollte. Einen Anhänger zieht der elektrische X2 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.

2,7 Licht und Sicht

Die Rundumsicht fällt bei der Messung nur ausreichend aus. Vor allem nach schräg hinten schränken die schmalen Seitenfenster und die sehr breiten C-Säulen das Blickfeld ein. Zudem sind die Kopfstützen der Rücksitzbank nicht vollständig versenkbar, was das Blickfeld weiter limitiert. Der Technikbruder iX1 bietet hier eine deutlich bessere Rundumsicht. Niedrige Hindernisse lassen sich vorn noch recht gut einschätzen, hinten ist der Heckabschluss so hoch, dass man niedrige Hindernisse nur in der Ferne erkennen kann. Unabdingbar sind deshalb die serienmäßigen Parksensoren vorn wie hinten sowie die Rückfahrkamera. Letztere ist zwar nicht schmutzgeschützt abgedeckt, aber wird von einer Wischwasserdüse mit gereinigt. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Rundumsicht durch mehrere Kameras. Wie zu erwarten, wird der iX2 immer mit LED-Scheinwerfern ausgeliefert. Mit dem optionalen Premium-Paket kommt der iX2 mit den adaptiven LED-Scheinwerfern mit samt Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Auch dank separatem Abbiegelicht ist die Fahrbahnausleuchtung der Scheinwerfer gut.

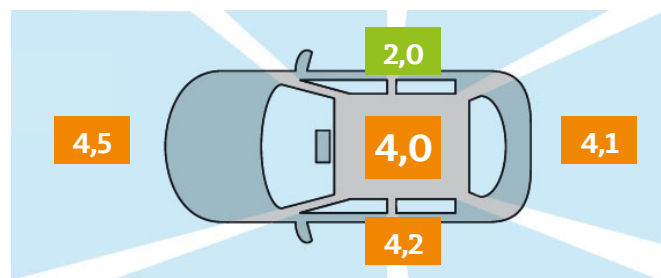
⊖ Den automatisch abblendenden Innenspiegel lässt sich BMW extra bezahlen und verankert ihn im 1.600 Euro teuren Premium-Paket. Der Außenspiegel der Fahrerseite blendet dann auch mit ab, der rechte Außenspiegel schwenkt beim Rückwärtseinparken auf den Bordstein. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzt nur der linke Außenspiegel - aber immerhin serienmäßig. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage, die sowohl die Sicht verbessert als auch die Blendung reduziert.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Sitzhöhe liegt mit ca. 51 cm über der Fahrbahn (Sitz in der niedrigsten Sitzposition) in angenehmer Höhe, sie ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen. Allerdings bietet der iX2 nicht so eine großzügig dimensionierte Einstiegsöffnung wie der iX1. Die A-Säule steht schräger, zudem ist der Schweller recht breit. Wählt man die elektrischen Sitze, verfährt der Fahrersitz auf Wunsch in eine für den Einstieg förderliche Position. Auch der Einstieg in den Fond gelingt nicht so einfach wie in den "kastigeren" Bruder iX1: Die Dachlinie fällt stark ab und der Radlauf ragt in den 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. Zudem helfen Griffe am Dachhimmel der

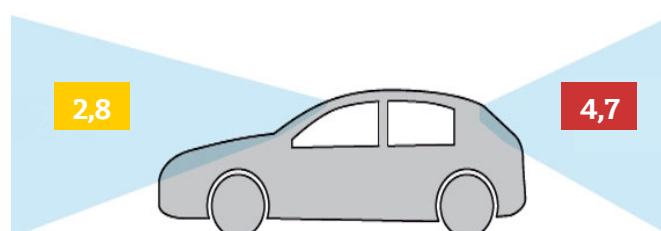
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Breite Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

äußeren Sitzplätze beim Aussteigen. Die Umfeldbeleuchtung erhellt die Umgebung des Fahrzeugs u.a. über Spots unter den Außenspiegeln. Das optionale Keyless-System ermöglicht das Ent- und Verriegeln schon bei 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.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Auch wenn der iX2 mit seiner coupé-haften Dachlinie optisch nicht als Lademeister daherkommt, muss man im Gepäckabteil -verglichen zum iX1 - gar nicht mal auf so viel Platz verzichten. Unter der Kofferraumabdeckung bietet der iX2 395 l. Entfernt man diese, passen bis zum Dach 515 l oder alternativ zehn handelsübliche Getränkekisten hinein - eine weniger als in den iX1. Nach dem Umlappen der Rückbank stehen 755 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.215 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 395 l Volumen bietet der Kofferraum des iX2 ordentlich Platz für das Gepäck.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Beim iX2 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. Die Klappe öffnet hoch genug, dass bis zu 1,90 m große Personen sich noch nicht den Kopf stoßen. Allerdings: Der metallene Schlosshaken steht deutlich ab und sollte gemieden werden. Die Ladekante liegt mit 78 cm hoch über der Fahrbahn und hat einen Versatz von 9 cm zur Ladeebene, was vor allem das Ausladen gewichtiger Gegenstände erschwert. Der Ladeboden ist zweigeteilt und kann geschickt gefaltet werden, so dass man problemlos den Stauraum darunter nutzen kann. Insgesamt ist die Ladeöffnung gut zu nutzen, wenngleich der Ausschnitt im oberen Bereich durch die voluminösen Heckklappenscharniere um einiges beschnitten wird.

⊕ Der iX2 bietet mit zwei Tasten am Kofferraum die Möglichkeit entweder nur die Klappe zu schließen, oder anschließend auch noch das Fahrzeug zu verriegeln.

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



Die Ladekante liegt mit 78 cm sehr hoch über der Fahrbahn und erschwert das Ein- und Ausladen deutlich.

2,2 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 Haltebänder für die Seiten. Es gibt ein

kleines Netz für die linke Ausbuchtung im Ladeabteil, rechts befindet sich ein kleines Fach.

⊖ Es gibt nur zwei Verzurösen in die sich kein Gepäcknetz einspannen lässt. Ein Gepäckraumtrennnetz gibt es ebenso wenig - der iX1 bietet eines gegen Aufpreis.

2,5 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ BMW hat sein Bediensystem deutlich weiterentwickelt. Am Menüaufbau hat sich einiges geändert, der orientiert sich nun mehr am App-Sammelsurium aktueller Smartphones als an bisher bewährten Strukturen. Das mittlerweile eingeführte OS9-System lässt beispielsweise die Navikarte als Hintergrund zu und legt verschiedene Fenster seitlich darüber; außerdem wandert der "Homebutton" vom linken Bildschirmrand nach unten in die Mitte. Ansonsten ändert sich nichts Grundsätzliches, auffällig gegenüber "älteren" BMWs ist, dass die Tasten für die Klimaautomatik weitgehend verschwunden sind und die Steuerung nun über das große Touchdisplay erfolgt. Die Bedienung der Klimatisierung wird damit komplizierter und weniger übersichtlich. Neben den Klimatasten mussten sich auch die genialen freiblegbaren 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 lauwarmer Alternative zu den frei belegbaren Tasten gibt es programmierbare Schnellwahlflächen auf dem Touchscreen, wenn man vom oberen Bildschirmrand nach unten wischt. Die Steuerung des Zentralscreen erfolgt ausschließlich 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



Die Verarbeitungsqualität ist gut, allerdings fehlt es der Basisausstattung an Finesse. Die Bedienbarkeit fällt dem Kostendruck zum Opfer: der gewohnte iDrive-Regler ist gestrichen.

Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Fensterheberschalter und Spiegeleinsteller sind selbsterklärend und die Pedale einwandfrei angeordnet. Die in diesem Preissegment inzwischen üblichen Automatikfunktionen arbeiten einwandfrei und erleichtern den Autofahreralltag.

⊖ 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. 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, und auch das Betriebssystem entwickelt sich immer weiter in Richtung Touch, aber: Am zielsichersten, vor allem während der Fahrt, bleibt die Eingabe mittels Dreh-Drück-Steller.

1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der iX2 hat eine umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Digitalradio (DAB+), Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit integrierter und umfangreicher Routenberechnung für Ladepunkte und Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und 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. Mit dem neuen OS9 sind die erweiterten Online-Funktionen des Connected Drive Digital Premium nur noch drei Monate inklusive und kosten schon ab dem vierten Monat extra -

effektiv ist das eine weitere Preiserhöhung. Die einfachen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten der Remote Services sind für längere Zeit kostenfrei. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Will man sein Smartphone kabellos in der entsprechenden Ladeschale aufladen, muss man dafür extra bezahlen. Für höhere Klanggenüsse gibt es gegen Aufpreis ein Lautsprechersystem mit zwölf Boxen von Harman/Kardon. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per iX2-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.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist im Prinzip großzügig, allerdings fällt es im Bereich der Kopffreiheit nicht so üppig wie im iX1 aus, welcher nach oben hin nochmal gut 10 cm mehr Raum bietet. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen. Die Kopffreiheit würde für bis zu 2,10 m große Menschen genügen. Die hohe Seitenlinie in Kombination mit der

niedrigen Dachlinie schränken das Raumempfinden etwas ein. Das Panorama-Glasschiebedach kostet einen hohen Aufpreis, lässt aber immerhin viel Licht in den Innenraum. Die optionale umfangreiche Ambientebeleuchtung verbessert das Raumgefühl bei Nachtfahrten.

3,6 Raumangebot hinten

Die flach auslaufende Dachlinie schränkt die Kopffreiheit im Fond ein. Hier reicht sie nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,80 m, während im iX1 noch Insassen mit bis zu 1,95 m Körperhöhe Platz finden würden. Die Beinfreiheit hingegen reicht theoretisch für Personen bis 1,90 m (Sitze vorn dabei auf 1,85 m große Menschen eingestellt). Das Raumgefühl ist nicht so großzügig wie im iX1, es wird durch die hohe Seitenlinie, die niedrige Dachlinie und die schmalen Seitenfenster eingeschränkt; das optionale Panorama-Glasschiebedach reicht bis über die Rücksitze und spendet Licht in den dunklen Fond. Die optionale Ambientebeleuchtung erstreckt sich nicht bis auf die hinteren Sitzplätze; die Akzentbeleuchtung ist damit nur rudimentär.



Auf den Rücksitzen finden nur Personen bis maximal 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,7 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich wie beim iX1 auch beim iX2 nicht längs verschieben. Immerhin kann man die Rücksitzlehnen in der Neigung etwas variieren. Vorn bietet der iX2 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 großen Türfächer sind so gestaltet, dass auch 1,5-l-Flaschen dort Platz finden.

⊖ BMW lässt das Handschuhfach zum Billigabteil verkommen. Es ist weder abschließbar, noch mit Filz ausgekleidet und sogar die Beleuchtung fehlt - 57.000 Euro Basispreis sind dafür offensichtlich kein Hindernis. Selbst ein Dacia Jogger verfügt noch über eine Handschuhfachbeleuchtung. Für die Fondinsassen gibt es ausgesprochen wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort jedoch trotzdem noch hinein. Die Lehnentaschen sind nur als Netze ausgeführt, Becherhalter gibt es hinten keine. Immerhin konnte sich BMW zu Jackenhaltern auf jeder Seite durchringen.

2,4 KOMFORT

2,9 Federung

Der iX2 xDrive30 kommt serienmäßig mit dem Adaptiven M Fahrwerk, für den xDrive20 ist dieses nur im M-Paket verfügbar. "Adaptiv" ist hier allerdings ein großes Wort, suggeriert es doch wie bei vielen Konkurrenten elektronisch geregelte adaptive Dämpfer, die der iX2 jedoch nicht hat. Vielmehr verbaut BMW frequenzselektive Dämpfer, die sich mechanisch selbst regeln und daher keine Fahrerwünsche berücksichtigen können. Das Fahrwerk ist in der Grundtendenz verbindlich, kippt aber nicht wie beim Verbrenner-X2 ins Unkomfortable. 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.

2,3 Sitze

⊕ Der iX2 ist serienmäßig mit Standard-Stoffsitzen ausgestattet. Im Testwagen sind die optionalen Sportsitze verbaut, ebenfalls mit Stoffbezug. Gegen 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 gegenüber den einfachen Standardsitzen eine verlängerbare Sitzfläche sowie eine Sitzflächenneigungseinstellung, und lassen sich damit noch besser an die Körperkontur anpassen. Die elektrisch verstellbaren Seitenwangen gibt es nicht mehr, sie sind nun dem M-Sportsitz und damit dem M-Paket vorbehalten. 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. Die äußeren Sitze hinten sind 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.

2,1 Innengeräusch

⊕ Da bei Elektroautos die sonst gewohnten Motorgeräusche weitgehend fehlen, fallen andere Fahrgeräusche weit mehr ins Gewicht. BMW hat seinen neuen iX2 gut gedämmt, was unter anderen an der optional verbauten Akustikverglasung liegt. 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 auf, sind aber nicht störend. Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h fällt mit 65,6 dB(A) noch angemessen niedrig aus. Der iX2 eignet sich damit auch als entspannter Reisewagen.

2,0 Klimatisierung

⊕ Im iX2 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. Die Sitzheizung vorn ist serienmäßig mit an Bord, die Lenkradheizung kostet Aufpreis. 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 iX2 noch eigene Drehrädchen zur Regulierung der Luftmengen aus den Düsen - andere Hersteller sparen hier schon.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der iX2 verfügt über je einen Elektromotor an der Vorder- und Hinterachse. Zusammen leisten sie bis zu 230 kW/313 PS (im Boost-Modus) und geben ein maximales Drehmoment von 494 Nm ab - das recht hohe Fahrzeuggewicht von etwa zwei 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 iX2 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 3,4 Sekunden dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,5 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

⊕ Die beiden Elektromotoren decken so ein breites Drehzahlband ab, dass der iX2 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 Rekuperationsverzögerung, in Stufe B eine erhöhte. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der iX2 überzeugt mit hoher Fahrsicherheit, die straffe Grundabstimmung des Fahrwerks ist dabei hilfreich. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der iX2: Auch mit verbrauchsoptimierten Reifen (Continental EcoContact 6) kann man sicher im Grenzbereich unterwegs sein. Der BMW bietet eine erstaunlich direkte Reaktion beim Notspurwechsel und vermag sogar in der Ausweichgasse noch leichte Lenkkorrekturen umzusetzen. Die Seitenneigung hält sich dabei in Grenzen, für ein SUV fällt sie gering aus. Der iX2 bleibt trotz zunächst etwas Untersteuern und dann leichtem Übersteuern gut beherrschbar. Das ESP regelt im Hintergrund unmerklich, aber sehr effektiv. In puncto Fahrdynamik

überzeugt der iX2 sogar noch mehr. Der Zwei-Tonnen-Stromer durchteilt den Parcours mit enorm hohen Durchfahrtsgeschwindigkeiten und zeigt sich für seine Klasse mit leicht mitlenkendem Heck sehr fahraktiv. 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. Die Traktion ist dank Allradantrieb sehr gut, zusätzlich regelt die Traktionskontrolle ausgesprochen feinfühlig.

2,0 Lenkung

⊕ Der Elektro-X2 kommt serienmäßig mit der M-Sportlenkung. Diese ist im Gegensatz zur Standardlenkung

direkter. Dennoch ist die Lenkung mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag nicht zu direkt übersetzt, was für ein SUV

auch nicht passend wäre. Die Lenkung ist angemessen leichtgängig, wird im Fahrmodus Sport etwas strammer. Die Zielgenauigkeit ist gut, der iX2 folgt der gewählten Linie treffsicher. Antriebseinflüsse sind nur unter Volllast leicht zu spüren, dann reduziert sich die Zentrierung etwas.

2,6 Bremse

Im Alltag fühlt sich die Bremsanlage weitgehend harmonisch an, Ansprechen und Dosierbarkeit sind einwandfrei. An das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Greifen der mechanischen Bremsen gewöhnt man sich schnell, da der Übergang kalkulierbar ist und sanft erfolgt. Moderate Bremsungen übernehmen die Elektromotoren, die dabei als Generatoren arbeiten. Die Rekuperation kann der iX2 dabei adaptiv steuern und so je nach Fahrsituation stärker oder schwächer verzögern, was in der Praxis gut klappt und weniger Bremseingriffe durch den Fahrer zur Folge hat. Alternativ lässt sich die Verzögerungswirkung in drei Stufen einstellen. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die hohe Rekuperationsstufe zu schwach. Muss der iX2 aus 100 km/h so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein ordentliches Ergebnis.

1,6 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den iX2 gibt es so gut wie alle Assistenten, welche das BMW Konzernregal hergibt. Leider kosten viele Systeme jedoch Aufpreis. Bis 80 km/h bremst der iX2 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 iX2 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuz-zungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	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)

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 bietet der iX2 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 Professional). Muss man ausweichen und das Auto erkennt

ausreichend Raum dafür, unterstützt der iX2 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 iX2 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermitteln und anzeigen kann.

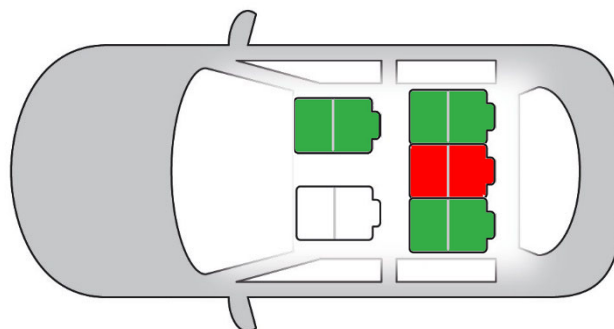
2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der neue X2 gut ab und erzielt 85 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 nur bis 1,70 m Körpergröße ausziehen. Der Abstand zum Dachhimmel ist gering genug, so dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall brems 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. Ein Kofferraumtrennnetz lässt sich im iX2 nicht verbauen, dies ist dem iX1 vorbehalten. Zudem gibt es nur zwei Verzurrösen.

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)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,2 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem neuen X2 mit 88 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.

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 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 iX2

ein künstliches Geräusch von sich, damit er auch von blinden Menschen besser wahrgenommen werden kann.

1,1 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 17,6 kWh pro 100 km ermittelt - ein wirklich gutes Ergebnis, vor allem für ein SUV mit Allradantrieb. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 32 A (22 kW). Um die netto 64,8 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 73,9 kWh benötigt. Das Antriebssystem des iX2 ist effizient; sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher

wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik helfen eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Die Ladeverluste hingegen könnten etwas niedriger ausfallen. Aus den 17,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 88 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 54 Punkte.

1,6 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 17,6 kWh pro

100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 72 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der iX2 im Bereich Schadstoffe 44 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 98 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

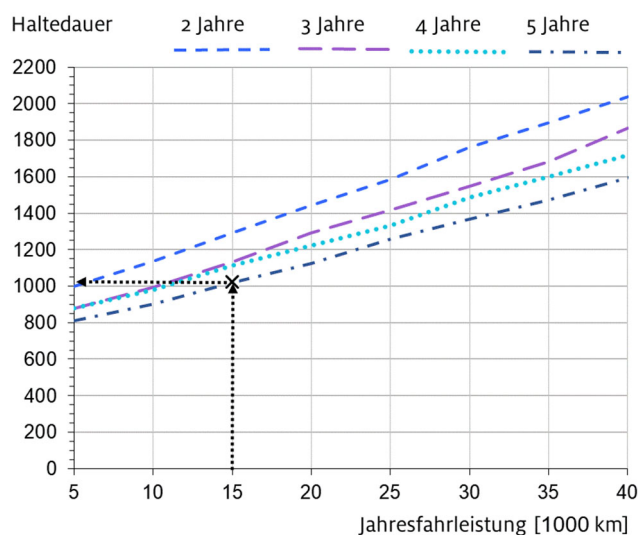
3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Der iX2 kostet als xDrive30 in Basisausstattung 57.000 Euro. Für ein Auto der unteren Mittelklasse 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 von technischer Seite sehr gut ausgestattete Testwagen kommt so auf 67.270 Euro. Vor dem Hintergrund des grenzwertig schlicht gehaltenen Innenraums, ist dies ein zu hoher Preis. Wer seinen iX2 innen so gut gemacht haben will, wie er sich von technischer Seite präsentiert, muss noch tiefer in die Tasche greifen und findet dann über 70.000 Euro auf der Rechnung - schwer zu verdauen. Leicht verdaulich ist wenigstens die Kfz-Steuer, sie liegt bei jährlich 80 Euro - aber erst ab 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind höher als beim iX1, die Haftpflicht liegt bei günstigen 19, die Teilkasko bei 23 und die Vollkasko bei 25. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt im

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1020 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Vergleich zu Verbrennern deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. 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.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	eDrive20	xDrive30
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/0	494/0
0-100 km/h [s]	8,6	5,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,9 kWh E	16,9 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/23	19/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	910	1015
Preis [Euro]	49.900	57.000

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	8,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,2
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	194/372/598
• Dachlast/Anhängelast [kg]	37/591
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,4
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	56,3
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	118

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	230 kW (313 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	104 kW
maximales Drehmoment	494 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,6 kWh/100km / 419 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	66,4 kWh/64,8 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	73,9 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	
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	RRW 40 km "Reichweite gering, Lademöglichkeiten anzeigen?"
RRW 40 km, Batterie gelb, "Ladezustand gering, Fahrzeug laden"	
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMOGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

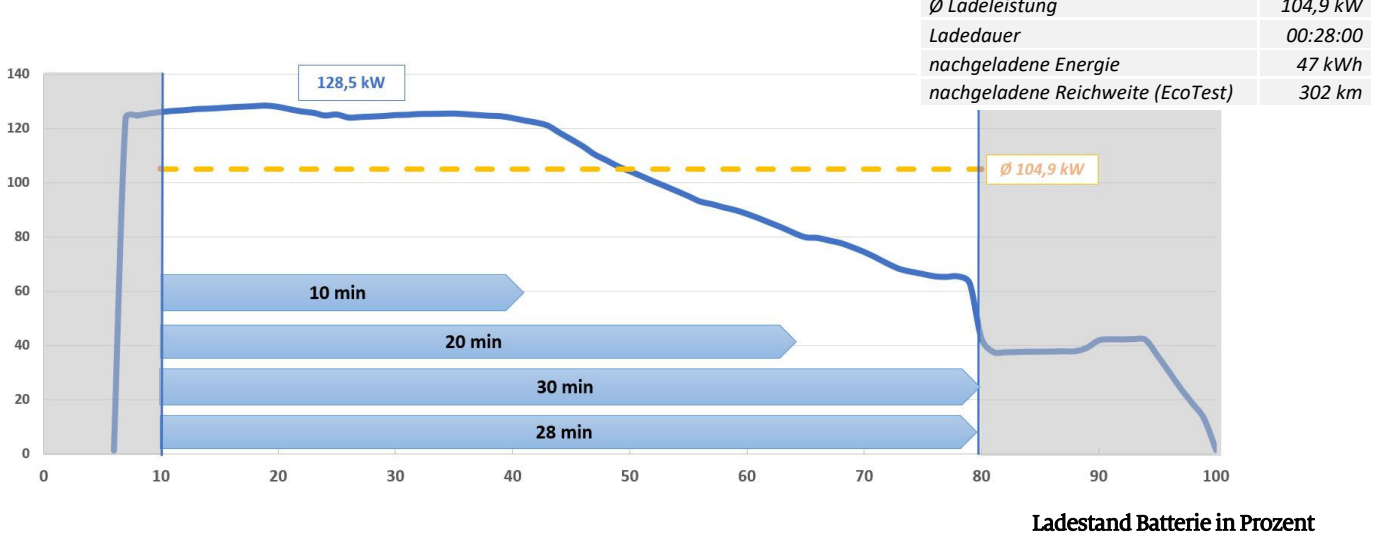
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein)

LADEMOGLICHKEITEN

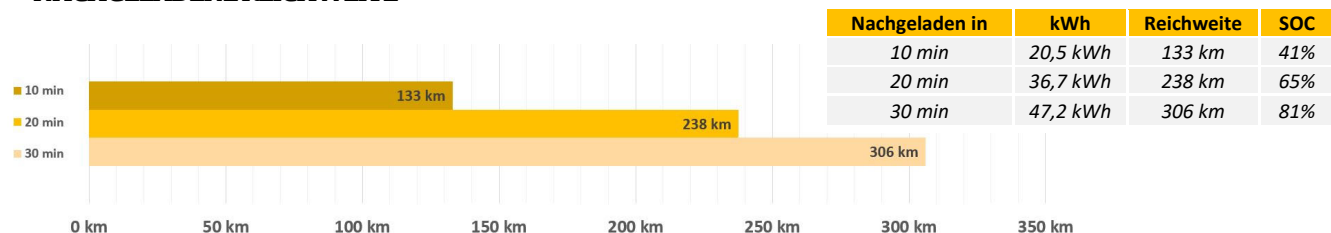
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	57 - 32 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	57 - 10 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	18 - 3,5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

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Stromerregter Synchronmotor, vorn und hinten	
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)	16,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/65 R 17Y
Länge/Breite/Höhe	4.554/1.845/1.560 mm
Leergewicht/Zuladung	2.095/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	525/1.400 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	66,4 / 64,8 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Regensburg, Deutschland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 102Y XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,8/11,9 m
Ecotest-Verbrauch	17,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 88 g/km)
Reichweite	415 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	2.032/573 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/755/1.215 l

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

Betriebskosten	114 Euro	Werkstattkosten	107 Euro
Fixkosten	124 Euro	Wertverlust	675 Euro
Monatliche Gesamtkosten		1020 Euro	
Steuer pro Jahr		80 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		19/25/23	
Basispreis iX2 xDrive30		57.000 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	67.920 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.797 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-Fahrzeuge) möglich. * Steuer nach WLTP.

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

BMW iX2 xDrive30

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	ab 1.600 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	ab 190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/800 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/4.050 Euro° (Paket)
Head-up-Display	4.050 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.600 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	600 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	1.600 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	200 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

3,7

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

Stand: Dezember 2024
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkut