



BMW X2 sDrive20i M Sportpaket Steptronic (DKG)

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Der BMW X2 ist ein dynamisch gezeichnetes, coupéhaftes SUV der unteren Mittelklasse und teilt sich die Plattform mit dem X1, der eine klassische SUV-Bauform besitzt. Im Test tritt der Bayer in der Basismotorisierung mit dem 1,5-l-Dreizylinder-Benziner an, welcher von einem Mildhybridsystem unterstützt wird. Letzteres sorgt nicht nur für ein schnelleres Ansprechverhalten und eine Boost-Funktion beim Überholen, sondern optimiert auch den Verbrauch. Mit 6,5 l pro 100 km im ADAC Ecotest schlägt der X2 den Einstiegsbenziner im X1 (ohne Mildhybrid) um einen halben Liter; innerorts fährt er einen ganzen Liter sparsamer. Zudem überzeugt das Aggregat mit einer für einen Dreizylinder kultivierten Laufruhe und alltagstauglicher Performance. Besonders sticht das "Adaptive M Fahrwerk" hervor. Unter Betrachtung der Fahrdynamik zaubert es einem ein Grinsen ins Gesicht, legt man den Fokus auf den Fahrkomfort verfinstert sich die Miene aber im Handumdrehen - der X2 ist vor allem innerorts zu straff abgestimmt. Erfreulich wiederum ist die überdurchschnittlich gute Funktionsqualität der Assistenten, die den Fahrer beispielsweise beim selbstständigen Einparken oder bei längeren Autobahnetappen zuverlässig entlasten. Allerdings zumeist gegen hohen Aufpreis, denn der BMW ist teuer. In der Basis legt man mit dem M-Paket schon über 50.000 Euro auf den Tisch, sehr gut ausgestattet sind es dann schnell über 60.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3 Sportback, Citroen C4, Cupra Formentor, Peugeot 3008, Renault Arkana.

- + Mildhybrid steigert Effizienz, kultivierter Motor mit ausreichend Leistung, sicher und dynamisch abgestimmtes Fahrwerk, gut abgestimmte Assistenzsysteme
- Assistenten kosten hohe Aufpreise, mit M Fahrwerk zu wenig Fahrkomfort, teuer in der Anschaffung, Fond bietet wenig Platz und Nutzen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Teile sind passgenau zusammengesetzt. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert, gewisse Bereiche in der Mitte und hinter der Hinterachse sind zur besseren Kühlung allerdings offen - hier ergeben sich Unterschiede zur rein elektrischen Variante. Aber 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 einst bei BMW komplett im Steckerbereich ummantelt. Die Verarbeitung im Innenraum ist ebenso einwandfrei. Da der Testwagen mit dem

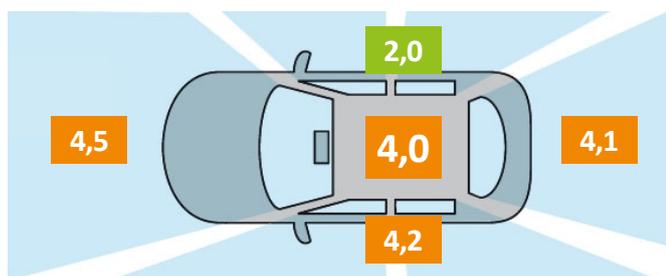
3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,5 l/100 km liegt die Reichweite mit dem 54 l großen Tank bei 830 km. Die mögliche Zuladung von 556 kg im Falle des Testwagens kann sich sehen lassen. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling gibt es optional. Die Anhängelast darf maximal 1,8 t betragen, es wird dabei vorausgesetzt, dass der Anhänger eine eigene Bremse hat. Fehlt diese, ist die Anhängelast auf 750 kg begrenzt. Die maximale Stützlast liegt bei 80 kg, das reicht für einen Fahrradträger samt

2,7 Licht und Sicht

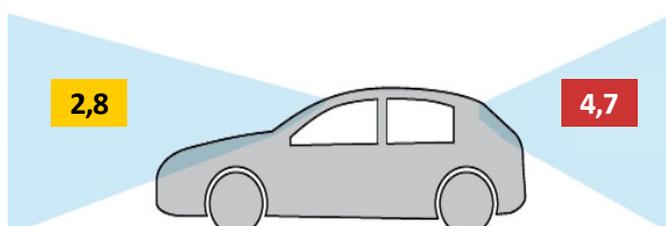
Rundumsicht

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.



optionalen M-Sportpaket ausgestattet ist, präsentiert sich der Innenraum von Seiten der Materialqualität wertiger als die Basisversion. So sind die oberen Bereiche der vorderen Türbrüstungen und der Instrumententafel mit Kunstleder bezogen und gefallen mit einer optisch ansprechenden Prägung auf dem Material, zudem gibt es schon serienmäßig mehr silberfarbene Applikationen. Die Modelle ohne M-Sportpaket kommen deutlich einfacher daher. Zu einem Stoffbezug für die Dachsäulen konnten sich die Münchner auch beim M-Sportpaket nur an den A-Säulen durchringen. Vorbildlich ist BMW mit den Türrahmenverkleidungen, diese bieten die Premium-Konkurrenten in dieser Klasse meist nicht mehr.

zweier E-Bikes. Der gemessene Wendekreis geht mit 11,8 m in Ordnung. Mit seinen 4,55 m Länge und 2,11 m Breite kann man den X2 noch gut in der Stadt bewegen, wobei die Breite schon grenzwertig ausfällt. Bei einer Reifenpanne lässt einen BMW vollends im Regen stehen, wenn man sich auf die Serienausstattung verlässt. Erst gegen Aufpreis ist ein Reifenreparaturset an Bord - damit können aber nur kleine Reifenschäden behandelt werden. Reifen mit Notlaufeigenschaften gibt es nicht.



Schräg hinten schränken die schmalen Seitenfenster und die sehr breiten C-Säulen das Blickfeld ein. Zudem sind die Kopfstützen der Rücksitzbank nicht vollständig versenkbar.

⊕ 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 X1 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 X2 immer mit LED-Scheinwerfern ausgeliefert. Mit dem optionalen Premium-Paket kommt der iX2 mit den adaptiven LED-Scheinwerfern mitsamt Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Auch dank separatem Abbiegelicht ist die Fahrbahnausleuchtung der Scheinwerfer gut.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Sitzhöhe liegt mit ca. 52 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 X2 nicht so eine großzügig dimensionierte Einstiegsöffnung wie der X1. 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 X1: 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

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Auch wenn der X2 mit seiner coupé-haften Dachlinie optisch nicht als Lademeister daherkommt, muss man im Gepäckabteil - verglichen zum X1 - gar nicht mal auf so viel Platz verzichten. Unter der Kofferraumabdeckung bietet der X2 395 l. Entfernt man diese, passen bis zum Dach 515 l oder alternativ zehn handelsübliche Getränkeboxen hinein - eine weniger als in den X1. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 755 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.215 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 65 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien gut eignet. Ein Notrad findet dort aber keinen Platz.

⊖ 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.

Türen auch an Steigungen fixieren zu können. Zudem helfen Griffe am Dachhimmel der 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.



Unter der Kofferraumabdeckung bietet der X2 395 l Kofferraumvolumen. Entfernt man diese, passen bis zum Dach 515 l hinein.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Beim X2 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 über 1,95 m große Personen sich noch nicht den Kopf stoßen - darüber sollte man aufpassen. Allerdings: Der metallene Schlosshaken steht deutlich ab und sollte gemieden werden. Die Ladekante liegt mit 81 cm sehr hoch über der Fahrbahn und hat einen Versatz von 9 cm zur Ladeebene, was vor allem das Ausladen gewichtiger Gegenstände erschwert. Der X1 bietet nicht nur eine deutlich niedrigere Ladekante, sondern auch eine nahezu ebene Fläche zum Ausladen. 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, wengleich der Ausschnitt im



Die Ladekante liegt mit über 80 cm sehr hoch über der Fahrbahn und erschwert das Ein- und Ausladen deutlich.

oberen Bereich durch die voluminösen Heckklappenscharniere um einiges beschnitten wird.

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

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 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 keine Verzurrösen in die sich ein Gepäcknetz einspannen lässt. Ein Gepäckraumtrennnetz gibt es ebenso wenig - der X1 bietet eines gegen Aufpreis.

2,6 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 lauwarme Alternative zu den frei belegbaren Tasten gibt es

programmierbare Schnellwahlfelder auf dem Touchscreen, wenn man vom oberen Bildschirmrand nach unten wischt. Die



Die Verarbeitungsqualität ist gut, auch durch die Aufwertung des Innenraums mit dem aufpreispflichtigen M Sportpaket. Das geliebte iDrive-Konzept fiel dem Rotstift zum Opfer - im X2 wird wahlweise via Touch, weniger verbliebener Tasten, oder Sprachbedienung interagiert.

Steuerung des Zentraldisplay 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 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.

1,7

Multimedia/Konnektivität

⊕ Der X2 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 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

2,4

Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist im Prinzip großzügig, allerdings fällt es im Bereich der Kopffreiheit nicht so üppig wie im X1 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 2,05 m große Menschen genügen. Die hohe Seitenlinie in Kombination mit der niedrigen Dachlinie

⊖ 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.

bezahlen. Für höhere Klanggenüsse gibt es gegen Aufpreis ein Lautsprechersystem mit zwölf Lautsprechern von Harman/Kardon. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per Zentraldisplay 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.

und dem serienmäßig schwarzen Himmel schränken das Raumempfinden ein. Das Panorama-Glasschiebedach kostet einen hohen Aufpreis, lässt aber immerhin viel Licht in den Innenraum. Die serienmäßig umfangreiche Ambientebeleuchtung verbessert das Raumgefühl vorn bei Nachtfahrten.

3,5 Raumangebot hinten

Die flach auslaufende Dachlinie schränkt die Kopffreiheit im Fond ein. Hier reicht sie nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,85 m, während im X1 noch Insassen mit bis zu 1,95 m Körperhöhe Platz finden würden. Die Beinfreiheit hingegen reicht ebenfalls für Personen bis 1,85 m (Sitze vorn dabei auf 1,85 m große Menschen eingestellt). Das Raumgefühl ist weit nicht so großzügig wie im X1, es wird durch die hohe Seitenlinie, die niedrige Dachlinie, den schwarzen Himmel und die schmalen Seitenfenster eingeschränkt; das optionale Panorama-Glasschiebedach reicht bis über die Rücksitze und spendet ein deutliches Plus Licht in den dunklen Fond. Die optionale Ambientebeleuchtung erstreckt sich nicht bis auf die hinteren Sitzplätze; die Akzentbeleuchtung ist damit nur rudimentär.



Durch die coupéhaft abfallende Dachlinie ist die Kopffreiheit für Personen bis maximal 1,85 m ausreichend.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank des X2 lässt sich im Gegensatz zu den reinen Verbrenner-Varianten des X1 (inkl. Mildhybride) nicht längs verschieben. Die Neigung der Rückbank hingegen kann man auch im X2 variieren. Vorn bietet der X2 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 - über 51.000 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. Becher können in der ausklappbaren Mittelarmlehne abgestellt werden, Jackenhalter gibt es auf beiden Seiten. Lehnentaschen gibt es keine.

2,6 KOMFORT

3,4 Federung

Zum M Sportpaket gehört unter anderem das "Adaptive M Fahrwerk" inklusive Tieferlegung, wobei sich die Dämpfung mechanisch regelt und nicht elektronisch beeinflusst werden kann - die Bezeichnung "adaptiv" ist hier eigentlich irreführend. Der X2 fährt sich unverschämte agil, vernachlässigt dabei aber den Fahrkomfort, den man von einem zivilen SUV mit Basismotorisierung ohne Zweifel erwartet. So reagiert das Fahrwerk auf kleinere Unebenheiten unwillig und gibt mehr vom Fahrbahnzustand an die Insassen weiter, als ihnen in einem Alltags-SUV lieb ist. Zudem arbeitet die Hinterachse im Vergleich zur Vorderachse spürbar straffer, Fondpassagiere bekommen also nochmal mehr von der Fahrbahnoberfläche mit. Ein weiterer Beleg für die zu straffe Auslegung: Verstaute man lose Gegenstände in den Türfächern, beginnen sie recht

schnell durch die Fahrbahnunregungen zu klappern. Immerhin: Bei Landstraßen- bzw. Autobahn-Tempo verbessert sich der Fahrkomfort; ausgeprägte Bodenwellen werden dann recht gut absorbiert. Erst in höheren Geschwindigkeitsbereichen scheint die zu straffe Tendenz wieder durch.

2,2 Sitze

⊕ Der X2 mit M Sportpaket ist serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet. Gegen Aufpreis sind die Sitze elektrisch einstellbar, auf der Fahrerseite lassen sich dann die Einstellungen auf zwei Speicherplätzen hinterlegen. Die vierfach einstellbaren Lordosenstützen kosten extra, über sie kann auch eine rudimentäre Massagefunktion umgesetzt werden. Die Sportsitze haben eine verlängerbare Sitzfläche und eine Sitzflächenneigungseinstellung, jedoch keine elektrisch verstellbaren Seitenwangen mehr - diese sind den "M Sportsitzen" vorbehalten, die weiteren Aufpreis kosten. 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 bequem wie vorn zu, und zudem weniger variabel als im X1. Immerhin: Die Lehnenneigung lässt sich variieren. Die äußeren Sitze sind recht bequem, weil ausreichend konturiert sowie ausreichend gepolstert - wengleich BMW anscheinend keinen Zentimeter Polsterung zu verschenken hat. Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

2,5 Innengeräusch

Im Innenraum geht es subjektiv angemessen leise zu, was unter anderen an der optional verbauten Akustikverglasung liegt. Bei Tempo 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,4 dB(A). Reifenabrollgeräusche kann der X2 gut isolieren, das sporadische Poltern der Räder auf schlechten Straßen dringt allerdings recht deutlich in den Innenraum durch. Windgeräusche

fallen an keiner Stelle speziell auf, gehen in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Der Motor ist mit seinem dezent kernigen Unterton nur unter Last und beim Ausdrehen präsent, insbesondere für einen Dreizylinder aber ausgesprochen kultiviert. Es gibt kaum einen Hersteller, der das typische Dreizylinder-Brummen unter 2.000 1/min derart gut im Griff hat wie BMW.

2,2 Klimatisierung

⊕ Im X2 gibt es serienmäßig eine 2-Zonen-Klimaautomatik; drei oder mehr Zonen sind nicht verfügbar, in dieser Klasse aber auch selten. Eine Standheizung ist nicht verfügbar, dafür muss man eine der Elektro- oder Plugin-Varianten wählen. 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

ist ohne Aufpreis an Bord, die Lenkradheizung muss dazu bestellt werden. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze oder eine Sitzheizung hinten sind nicht verfügbar, ebenso wenig eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktionen. Getönte Scheiben im Fond finden sich in der Optionsliste. Lobenswert: BMW bietet auch im X2 noch eigene Drehrädchen zur Regulierung der Luftmengen aus den Düsen - andere Hersteller sparen hier schon.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der sDrive20i bildet die Einstiegsmotorisierung für den X2, verfügt aber im Vergleich zum Einstiegsbenziner des X1 über ein Mildhybridsystem das zusätzliche Kraft zusteuern kann. Die Systemleistung des 1,5-l-Dreizylinders mit Turboaufladung beträgt 125 kW/170 PS, das maximale Drehmoment liegt bei 280 Nm. Dass der X2 trotz kleinem Dreizylinder dennoch angemessen kräftig beschleunigt zeigen die Messwerte: Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 4,8 s erledigt, von 80 auf 120 km/h, z.B. auf dem Autobahn-Beschleunigungsstreifen, geht es in 6,0 s. Auch innerorts ist man gut motorisiert, beispielsweise beschleunigt der Basis-X2 in rund einer Sekunde von 15 auf 30 km/h. Für den Sprint

von 0 auf 100 km/h gibt BMW 8,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 213 km/h beziffert. Nettes Feature: Die Sport-Boost-Funktion (linke Schaltwippe) gibt für 10 s ein Leistungsplus frei, indem der Elektromotor des Mildhybridsystems seine maximale Kraft zusteuert. Im Alltag ist der Motor für das 1,6 t schwere SUV potent genug, wengleich natürlich kein ausgewiesenes Kraftpaket.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Hinsichtlich seiner Laufkultur ist ein Dreizylindermotor bauartbedingt eher von Nachteilen geprägt, BMW gelingt es diese aber überdurchschnittlich gut in den Griff zu bekommen. Das Vibrationsverhalten im Innenraum ist zumeist gut; einzig beim Anfahren und damit im niedrigen Drehzahlbereich spürt man Vibrationen bis ins Lenkrad. Bei höheren Drehzahlen halten sich die Vibrationen angenehm zurück, und werden nie als störend, sondern eher als Charakterzug aufgefasst. Allerdings muss man zugeben: In einer höheren Fahrzeugklasse würde man den Dreizylinder wohl nicht mehr goutieren. Die Akustik des 1,5-Liter-

Turbobenziners ist unter Last kernig, bei höchster Lastabforderung tönt er deutlich auf und wirkt dann zuweilen angestrengt. Bei niedertouriger Fahrt, zum Beispiel im Eco-Modus, treten leichte Brummfrequenzen zum Vorschein, die sich aber noch im manierlichen Bereich bewegen. Das Ansprechverhalten profitiert von dem E-Motor des Mildhybrids, bei starkem Beschleunigen in hohen Geschwindigkeitsbereichen muss der stark aufgeladene Motor mit kleinem Hubraum erstmal "Luft holen" bevor er merklich Leistung abgibt; ansonsten ist die Leistungsabgabe gleichmäßig und gut kalkulierbar.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Getriebes via kleinem Hebelchen ist für alle Neulinge zunächst ungewohnt, funktioniert dann aber ohne Abstriche. Nur die Parkstellung ist wirklich ungewohnt, es gibt sie nämlich nicht. Der BMW legt P selbstständig ein, wenn man etwa nach der Fahrt die Tür öffnet oder auch, wenn man im Stand die Taste für die Feststellbremse drückt. Das serienmäßige und alternativlose Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist ein weitgehend unauffälliger Begleiter im Alltag. Rangieren klappt gut, die Schaltvorgänge während der Fahrt sind oft unmerklich und

meist unauffällig. Einzig beim Anfahren ist ein wohldosierter Gaspedaleinsatz vonnöten, da es sonst zu leicht schlupfenden Vorderrädern kommen kann. Die sieben Gänge bieten immer eine passende Übersetzung, zudem entstehen keine großen Sprünge. Bei 130 km/h liegen im höchsten Gang 2.500 Touren an. Über die serienmäßigen Schaltpaddels am Lenkrad können die Gänge auch manuell angewählt werden. Eine Autohold-Funktion ist ebenso serienmäßig.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Im X2 mit M Sportpaket wird serienmäßig das Adaptive M Fahrwerk verbaut. Auch wenn es die Bezeichnung suggeriert, elektronisch geregelt wird da nix. Blumig umschrieben werden die frequenz-selektiven Dämpfer als ein mechanisch selbstregelndes System. Die strafferen Federn und Dämpfer sowie die Tieferlegung um 15 mm bedeuten vor allem eines: Komfort raus, Fahrdynamik rein. Nach plötzlichen Lenkmanövern beruhigt sich der Aufbau schnell wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des kompakten SUV kaum. Aufbaubewegungen und Wippen nach Bodenwellen bleiben gering. 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 X2 sehr gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Selbst bei flotten Wechselkurven halten sich die Aufbaubewegungen in engen Grenzen. Die Traktion ist auch mit Frontantrieb ausreichend, immerhin ist der Basismotor weniger ein Reißer als ein Ausdauerläufer, der ein wenig Anlauf braucht. Reicht die Bodenhaftung mal nicht aus, regelt die Traktionskontrolle feinfühlig und effektiv. Beim ADAC Ausweichtest zeigt das M Fahrwerk im X2 dann sein ganzes Talent.

Mit den 245er-Reifen auf 19-Zoll-Felgen kennt der Münchner kein Halten mehr, er durchheilt derart schnell, präzise und unaufgeregt den Parcours, dass man die Qualitäten des Fahrwerks endlich versteht - im Komfortkapitel türmten sich zuvor noch die Fragezeichen. Der Grenzbereich liegt sehr hoch, kündigt sich sauber an und bleibt präzise beherrschbar. Der X2 reagiert spontan auf Lenkbefehle, lässt sich selbst an der Haftungsgrenze noch korrigieren und vermittelt eine stoische Sicherheit. Die Seitenneigung fällt für ein SUV gering aus, was seinen Teil zum sicheren Gefühl beiträgt. Der BMW fährt lange neutral, der Grenzbereich kündigt sich schließlich durch leichtes Untersteuern an. Nutzt man die Fahrwerkeigenschaften unter dem Aspekt der Fahrdynamik, ist die Freude groß. Selten hat sich ein Kompakt-SUV derart schnell um die Pylonen "prügeln" lassen. Das ESP regelt dabei im Hintergrund unmerklich, aber sehr effektiv.

2,1 Lenkung

⊕ Im M Sporttrimm kommt der X2 mit der M Sportlenkung. Diese ist im Gegensatz zur Standardlenkung direkter übersetzt. Dennoch ist die Lenkung mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag nicht übermäßig direkt ausgelegt, was für ein SUV auch nicht passend wäre. Die Lenkpräzision ist gut und wird durch die breite 19-Zoll-Bereifung mit fester Seitenführung zusätzlich unterstützt. Das Lenkgefühl überzeugt ebenso wie die sehr ausgeprägte Zentrierung. Die Lenkung ist angemessen leichtgängig, wird im Fahrmodus "Sport" etwas strammer. Antriebseinflüsse sind höchstens unter Volllast ein wenig zu spüren, dann reduziert sich die Zentrierung etwas.

2,5 Bremse

⊕ Passend zur sportlichen Fahrwerksauslegung präsentiert sich die Bremse mit einwandfreiem Ansprechen und guter Dosierbarkeit. Für einen Nothalt aus 100 km/h benötigt der X2 sDrive20i 34,9 m (Mittel aus zehn Messungen) - ein noch guter Wert.

1,7 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den X2 gibt es so gut wie alle Assistenten, welche das BMW Konzernregal hergibt. Leider kosten viele Systeme jedoch Aufpreis. Bis 80 km/h bremst der X2 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, 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

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)

Vollausstattung mit Assistenten bietet der X2 auch 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 X2 optional beim Ausweichmanöver. Hochwertig

2,2 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 bremsst 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

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

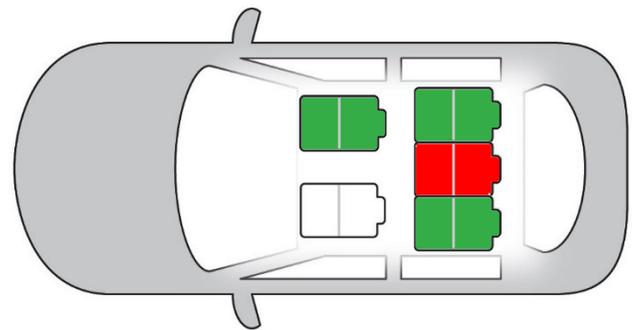
wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-up-Display, hier werden auf Wunsch u. a. detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der X2 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermitteln und anzeigen kann.

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 X2 nicht verbauen, dies ist dem X1 vorbehalten. Zudem gibt es serienmäßig keine 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)

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.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des X2 sDrive20i mit dem 1,5-l-Turbobenziner und Mildhybrid liegt im ADAC Ecotest bei 6,5 l Super pro 100 km. Ein vergleichbar ausgestatteter X1 sDrive18i erreichte einen Verbrauch von 6,9 l pro 100 km - die Mildhybrid-Ergänzung sorgt also nicht nur für bessere Fahrleistungen, sondern auch für einen niedrigeren Verbrauch. Mit dem Testverbrauch ist eine CO₂-Bilanz von 172 g/km verbunden. Das gibt im CO₂-Bereich magere 26 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,4 l/100 km, hier wirkt sich Mildhybridsystem besonders deutlich aus - der sDrive18i braucht hier einen Liter mehr. Außerorts sinkt der Verbrauch auf 5,8 l/100 km und liegt auf der Autobahn bei 7,7 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Abgasreinigung im sDrive20i funktioniert einwandfrei, in allen Zyklen sind die Schadstoffemissionen sehr niedrig und bleiben damit weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Auch die strengeren Ecotest-Grenzwerte werden unterboten. Somit sind die vollen 50 Punkte in diesem Bereich absolut verdient.

3,4 AUTOKOSTEN

3,4 Monatliche Gesamtkosten

Der sDrive20i ist der günstigste Einstieg in X2-Baureihe und von Seiten des Antriebs absolut keine Verzichtserklärung. Letzteres gilt auch für die Ausstattungsvariante M-Sportpaket, die serienmäßig zahlreiche Annehmlichkeiten für das Auge mitbringt. Stattet man den X2 auch technisch nach gehobenen Ansprüchen aus, wird es allerdings schnell teuer. Der Testwagen lässt seinen Basispreis von 51.450 Euro deutlich hinter sich und rollt zu einem Preis von knapp 61.000 Euro auf den Hof. Und auch die Versicherungseinstufung entpuppt den X2 nicht als Schnäppchen: Die Vollkaskoklasse liegt mit 27 hoch, die Haftpflicht liegt bei günstigen 18 und die Teilkasko bei 23. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich 103 Euro. Von Vorteil sind die langen Wartungsintervalle, der X2 sDrive20i muss nur alle zwei Jahre oder alle 30.000 km in die Werkstatt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. BMW gibt auf das Auto zwar nur Gewährleistung, dass aber immerhin für drei Jahre.

Verbrauch

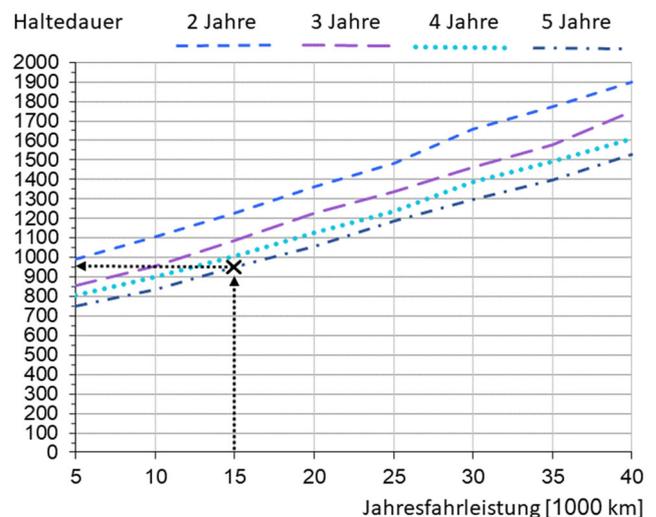
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Zusammen mit den CO₂-Punkten schafft der X1 mit Dreizylinder-Benziner eine Punktladung auf 76 Zähler und erzielt damit vier Sterne. Die niedrigen Emissionen konnten bei den Straßenmessungen bestätigt werden, so dass diese X2-Variante empfehlenswert ist.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 950 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	X2 sDrive20i Steptronic (DKG)	X2 sDrive18d Steptronic (DKG)	X2 sDrive20d Steptronic (DKG)	X2 xDrive20d Steptronic (DKG)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	110 (150)	120 (163)	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/1500	360/1500	400/1500	400/1500
0-100 km/h [s]	8,3	8,9	8,5	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	213	210	210	207
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,8 SP	5,1 D	4,6 D	4,8 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	130	135	120	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/27/23	19/27/25	19/27/25	19/27/25
Steuer pro Jahr [Euro]	116	269	269	252
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	898	853	844	867
Preis [Euro]	47.500	48.000	49.100	51.100

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km pro t]*	4,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	248/474/762
• Dachlast/Anhängelast [kg]	47/1.129
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,4
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	84,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	210

* 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.

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Turbobenziner (Mildhybrid), Euro 6e-bis-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	125 kW/170 PS bei 4.700 1/min
Maximales Drehmoment	280 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	213 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß	130 g/km
Stirnfläche/C _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R 19Y
Länge/Breite/Höhe	4.554/1.845/1.590 mm
Leergewicht/Zuladung	1.645/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	515/1.400 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Regensburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo ³
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,8/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	148 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.594/556 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/755/1.215 l

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

Betriebskosten	155 Euro	Werkstattkosten	90 Euro
Fixkosten	149 Euro	Wertverlust	556 Euro
Monatliche Gesamtkosten	950 Euro		
Steuer pro Jahr	103 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/27/23		
Basispreis X2 sDrive20i M Sportpaket Steptronic (DKG)	51.450 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.970 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.404 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer

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	ab 1.600 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	ab 190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/800 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	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
Metalliclackierung	ab 890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.330 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: Januar 2025

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat