



Als „x“ und als „s“

Mit dem X1 rundet BMW ab dem 24. Oktober seine SUV-Palette nach unten ab. Und: Erstmals gibt es einen „X“ auch als „s“, sprich mit Heckantrieb.

Hinters dem X3 kann sich der neue, auf der Plattform des 3ers aufbauende X1 locker verstecken. Denn: Nur 4,45 Meter lang und 1,55 Meter hoch, ist er jeweils zwölf Zentimeter kürzer und niedriger als sein Bruder und präsentiert damit ganz nebenbei den „Flachmann“ in der Welt der Kompakt-SUVs. Da passt die coupéhafte Linie sprichwörtlich wie die Faust aufs Auge. Ein „Schnitt“, der einen neuen Modetrend einläuten könnte.

Aller zeitgemäßer Kompaktheit zum Trotz, bietet der X1 in beiden Reihen dennoch ein prima Platzangebot. Besonders angenehm: die vielfältigen Ablagemöglichkeiten, die erhöhte Sitzposition und das funktionelle, fahrerorientierte Cockpit nebst mittlerweile problemlos handelbarem iDrive-Bediensystem (nur in Verbindung mit Navi).

Ebenfalls klasse: die Teilung der zusätzlich um bis zu 31 Grad in ihrer Neigung verstellbaren Fondsitzelehne im Verhältnis 40/20/40. Dadurch lässt sich das normale Ladevolumen höchst va-

riabel von 420 bzw. 490 Liter (Cargo Position) auf maximal 1.350 Liter erhöhen. Unabhängig davon gibt es unterhalb des Gepäckraumbodens ein separates Staufach.


Serienmäßig verfügen alle auf 17-Zöllern (Alufelgen ab 20d) mit 225/50er-Bereifung stehenden X1-Modelle unter anderem über Klima, Audioanlage, DSC, Front-, Seiten- und seitliche Kopfairbags sowie Tagfahrlicht, optional sind

Bi-Xenon-Scheinwerfer, adaptives Kurvenlicht, Fernlichtassistent und Run-Flat-Reifen erhältlich.

Äußerst clever ist sicherlich der Schachzug, den X1 nicht nur mit dem hochflexiblen xDrive-Allradsystem des 3er-BMW, sondern teilweise auch als sDrive, sprich mit reinem Hecktrieb anzubieten. Preisersparnis: 1.681 Euro. Apropos Preise: Sie sind generell eine Kampfansage an die Konkurrenz. So kostet die ab Frühjahr 2010 erhältliche, 143 PS starke Einstiegsversion sDrive18i mit Heckantrieb nicht einmal einen Tausender mehr als ein VW Tiguan TSI mit 150 PS und Frontantrieb.

Vorläufige Topversion und zum Marktstart einziger Benziner ist der 258 PS starke xDrive28i mit Sechszylinder. Deutlich größer fällt das Angebot bei den Dieseln aus: Topmodell hier: der wie der 28i ab Werk mit Sechsgangautomatik ausgestattete xDrive23d Twinturbo mit 204 PS. Darunter rangieren der 20d mit 177 PS – optional auch mit Automatik erhältlich – und der 18d mit 143 PS. Beide gibt es wahlweise als xDrive- oder sDrive.

Eigentlich selbsterklärend: der Einsatz von EfficientDynamics-Maßnahmen inklusive Auto-Start-Stopp-Funktion und Schaltpunktanzeige bei den handgeschalteten Modellen. Das Resultat lässt aufhorchen: So soll etwa der heckgetriebene sDrive18d nur 5,2 Liter auf 100 km (CO₂: 136 g/km) verbrauchen. Selbst mit Allrad sind es nur 0,5 Liter mehr.

Fazit: Der Erfolg des neuen, in Leipzig vom Band laufenden X1 scheint vorprogrammiert. Im Flottengeschäft besonders hoch gehandelt werden dürften sicherlich die sDrive-Modelle. RED 



Charakteristisch für den X1: die geteilten, L-förmigen Heckleuchten



Attraktives Cockpit mit vielen Ablagen

BMW X1

Modell	sDrive 18i*	xDrive 28i	sDrive 18d**	xDrive 18d**	sDrive 20d	xDrive 20d	xDrive 23d
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.995	R6/2.996	R4/1.995	R4/1.995	R4/1.995	R4/1.995	R4/1.995
Leistung (kW/PS/min)	105/143/6.000	190/258/6.600	105/143/4.000	105/143/4.000	130/177/4.000	130/177/4.000	150/204/4.400
Drehmoment (Nm/min)	190/4.250	310/2.600	320/1.750	320/1.750	350/1.750	350/1.750	400/2.000
L x B x H (mm)	4.454 x 1.798 x 1.545						
0–100 km/h (s)	9,5	6,8	9,3	10,1	8,1	8,4	7,3
Spitze (km/h)	200	230	200	195	218	213	223
Normverbr. (l/100 km)	6,9 S	9,4 S	5,2 D	5,7 D	5,3 D	5,8 D	6,3 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	164	219	136	150	139	153	167
Preis (netto/Euro)	ab 22.857	ab 34.874	ab 24.832	ab 26.513	ab 27.227	ab 28.941	ab 00.000

*ab Frühjahr 2010 erhältlich; ** ab Dezember erhältlich