29.08.2026 BMW X1: Drei Varianten - drei Fragezeichen

Ein Modell mit **drei** unterschiedlichen Motorisierungen auf Augenhöhe miteinander zu vergleichen, diese Chance bietet sich nicht allzu häufig. Der BMW X1 ist eines dieser wenigen Modelle, deshalb wollen wir uns näher damit befassen. Es gibt den X1 mit Vierzylinder Benzinmotor, mit reinem Elektroantrieb als BEV, und mit Plug-In-Hybrid-Antrieb als PHEV. Als Varianten wählen wir die jeweilige High-End-Ausführung.

Zunächst ein Blick auf die technischen Daten.

		X1 M35i xDrive	**iX1 xDrive30**	**X1 xDrive30e**
Motorisierung		4-Zylinder Benzin	Elektromotor	4-Zylinder Benzin + Elektromotor
Leistung	PS	300	326	326
0 – 100 km/h	s	5,1	5,6	5,6
Vmax	km/h	250	180	205
Tank/Akku	L/kWh	55/0	0/65	47/14,2
Reichweite	km	700	450	670
Preis incl. Extras	Euro	72.700	69.000	66.500

Um auch preislich vergleichbar zu sein, wurden alle drei Varianten mit identischen, hochwertigen Extras ausgestattet, z.B. 20“ Rädern, Einparkassistent u. ä.

Ansichten:

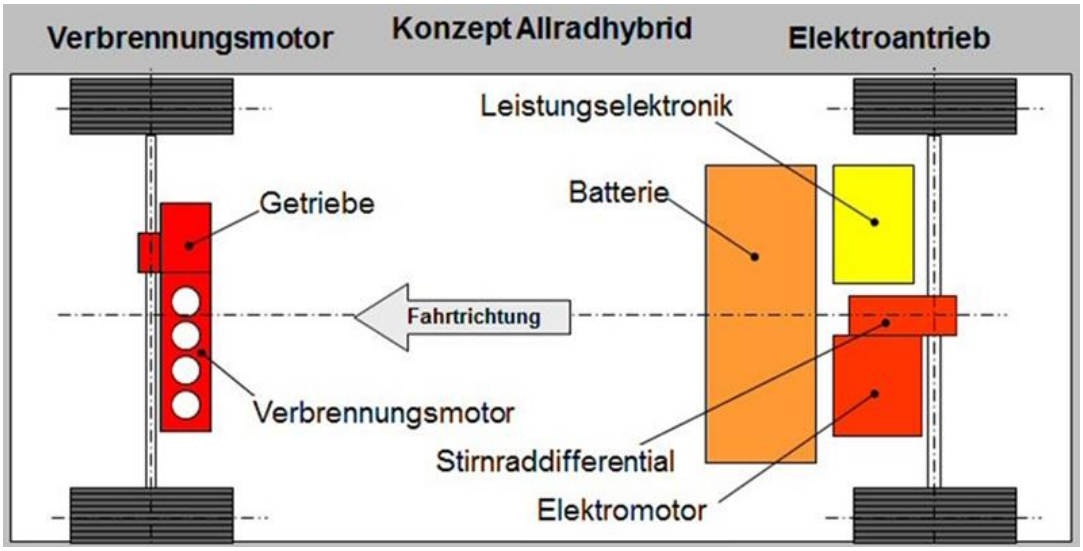


X1 M35i xDrive iX1 xDrive30 X1 xDrive 30e



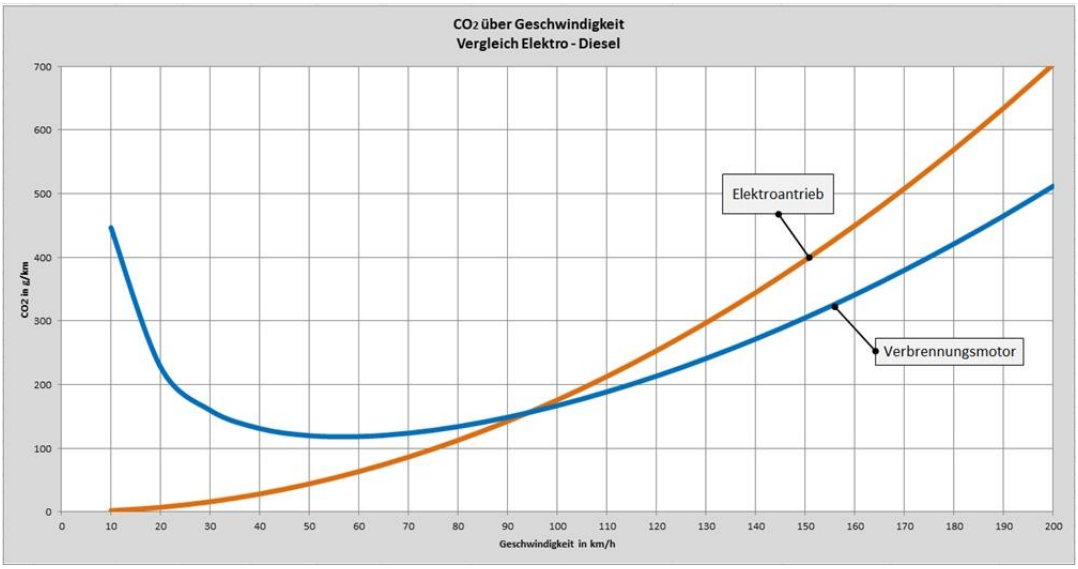
Zur besseren Einschätzung der Varianten noch ein paar Hinweise.

1. Sie wundern sich vielleicht, warum die Hybridvariante kostengünstiger ist als Benziner und BEV, trotz des höheren Aufwandes? Das liegt am cleveren Konzept dieses Fahrzeugs.



   Bei dieser Anordnung sind die beiden Motoren strikt voneinander getrennt. Der Verbrenner sitzt vorne, wie in allen Modellen mit reinem Verbrennungsmotor. Deshalb kann man Motorraum-Package und Vorderachsantrieb ohne Änderung aus der Großserienproduktion übernehmen. Der Elektroantrieb sitzt hinten wie bei den BEV-Varianten. Der Hybrid ist quasi eine Kombination von Verbrenner und BEV ohne gravierende Änderungen an beiden Antriebsarten, sozusagen ein Griff in das Serienregal.

2. Verbrenner und Elektroantrieb besitzen unterschiedliche Stärken und Schwächen.
   Z.B. im Verbrauch. Im Stadtbetrieb ist der Elektroantrieb unerreicht effizient. Hier hat der Verbrennungsmotor die deutlichste Schwachstelle. Er verbraucht Treibstoff allein deshalb, um sich selbst am Leben zu erhalten, den sog. Eigenverbrauch. Das Verhältnis von Eigenverbrauch zu Antriebsverbrauch nimmt mit steigender Geschwindigkeit ab. Bei konstanten Geschwindigkeiten von etwa 60 bis 80 km/h erreicht der Verbrenner seinen besten Wirkungsgrad. Im Gegensatz dazu nimmt beim Elektroantrieb der Verbrauch kontinuierlich zu, sodass sich bei etwa 90 bis 100 km/h die Verhältnisse umkehren. Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h sind eindeutig nicht die Domäne des Elektroantriebs. Je höher die Geschwindigkeit, desto weiter geht die Verbrauchsschere auseinander.



Wir halten fest: Stadtverkehr ist die Domäne des Elektroantriebs, Langstrecke die des Verbrennungsmotors. Das Diagramm zeigt einen Dieselmotor, die Kurve eines Benzinmotors sieht prinzipiell ähnlich aus.

Vorteile des Hybridkonzepts im Alltag:

1. Die allermeisten Fahrten finden in einem Radius von 20 bis 30 Kilometern statt. Das schafft der Elektromotor ganz alleine. Ein weiterer Vorteil neben dem Verbrauch, es entfallen der hohe Kaltstart- und Kurzstreckenverbrauch, beide verbunden mit hohen Abgaswerten.
2. Der Fahrer hat die Wahl zwischen Strom oder Benzin, je nach Preisen im Netz oder an der Tankstelle.
3. Wie beim BEV kann das Schlepp-/Bremsmoment dem Fahrerwunsch entsprechend eingestellt werde. Das senkt den Verbrauch, durch Rekuperation und nicht zuletzt durch das systembedingte Segeln. Außerdem erleichtert es die Bedienung und schont die Bremsen.
4. Im Gegensatz zum BEV muss der Fahrer nicht ängstlich die Restreichweite im Auge behalten, was vor allem im Winter extrem ärgerlich sein kann.
5. Die Heizung im Winter übernimmt der Verbrenner in bewährter Manier. Zusätzlich kann man, wie beim BRV, den Innenraum elektrisch über die Steckdose vorheizen, was den Kaltstart-Komfort deutlich erhöht.
6. Die getrennte Bauweise von Verbrenner und Elektroantrieb ist die Basis für maximale Flexibilität. Die beiden Antriebe sind unabhängig voneinander skalierbar, je nach Priorität auf die eine oder andere Seite.
7. Für Elektrofahrzeuge, also BEVs und PHEVS gibt es mittlerweile im Stadtbereich genügend Parkplätze mit Lademöglichkeiten. Das erleichtert die Parkplatzsuche (auf Kosten der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor).
8. Konzeptbedingter Allradantrieb ohne zusätzlichen Aufwand in der Kraftübertragung.
9. Einparken und Rangieren gelingt mit dem Elektroantrieb perfekt. Im Prinzip könnte man auf den ersten und den Rückwärtsgang verzichten.

Fazit:

Man erkennt deutlich, wo die Reise hingeht – zum Plug-In-Hybrid. Das gilt allerdings nur für das besprochene Modell aufgrund des cleveren Konzepts. Bei den meisten anderen Fahrzeugen, egal von welchem Hersteller, werden für die Hybridisierung mit großem Aufwand Elektromotoren in vorhandene Motor-Getriebe Konfigurationen hineingepresst, mit entsprechend hohen Preisen und geringen Stückzahlen. Kein Wunder, dass die Hybridisierung extrem kostspielig ausfällt, und sich die verkauften Stückzahlen in Grenzen halten.

„Falsch zu liegen ist der Motor des Verstehens." (Richard Feynman)

Jacob Jacobson **www.der-autokritiker.de**