

---

## BMW XM: Die Provokation

Von Jens Meiners, cen

Schon bei der Vorstellung der Studie vor knapp einem Jahr brandete Empörung auf, jetzt dürfte sich abermals ein Sturm im bundesdeutsch-medialen Wasserglas erheben: BMW zeigt die Serienausführung des Geländewagens XM. Und der zeichnet sich – genau wie die Studie - durch ausladende, expressive Formen und eine eindrucksvolle V8-Motorisierung aus.

Stolze 511 Zentimeter lang ist er, 201 cm breit und 176 cm hoch; unter der Haube steckt ein 4,4-Liter-V8, der mit Plug-In-Hybridisierung 480 kW (635 PS) Leistung und 800 Nm Drehmoment auf die Straße bringt. Damit spurtet der XM in nur 4,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bei 250 oder wahlweise bei 270 km/h wird abgeregelt.

Die Verbrauchswerte dürften keinen Anlass geben, sich auf dem Asphalt festzukleben: Ganze 1,3 Liter Kraftstoff werden im offiziellen Zyklus in die Brennkammern injiziert, das entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 33 Gramm pro Kilometer. Mag sein, dass es in der Praxis je nach Fahrstil deutlich mehr sein wird, aber den Verbrauchszyklus hat sich schließlich nicht die Autoindustrie ausgedacht, sondern die Politik, um die Elektrifizierung voranzutreiben. Die Industrie spielt das Spiel mit, bleibt dabei aber ehrlich und weist regelmäßig auf die Limitationen der Plug-In-Technologie hin.

Eines ist sicher: Selbst wenn der XM leise im E-Modus daherschwebt, ist er nicht zu übersehen. Dafür sorgt schon die aggressiv gezeichnete Frontpartie mit prominenter Doppelniere und großflächigen Lufteinlässen. Kontrastelemente in gold – optional in hochglanzschwarz – akzentuieren die auf den ersten Blick wie mit groben Hieben gestaltete Karosserie, die bei genauerem Hinsehen über viele subtile und überraschende Elemente verfügt.

Dazu gehören die in die große Heckscheibe lasergravierten BMW-Logos links und rechts; sie zitieren den legendären M1 und die Turbo-Studie von 1972. Im Stoßfänger mündet die Abgasanlage links und rechts in vertikal angeordnete, kantige Doppelrohre. 21-Zoll-Räder sind Serie, die optionalen 22- und 23-Zoll-Räder unterstreichen den sportlichen Charakter des XM noch deutlicher.

Das Interieur präsentiert sich ebenso ungewöhnlich und expressiv wie die Außenhaut. Obwohl der XM auf dem Radstand des X7 steht, gibt es hier nur zwei Sitzreihen, wobei das Fondabteil echten Lounge-Charakter vermittelt. Die Materialien sind extrem hochwertig ausgeführt und verarbeitet, der Dachhimmel verfügt über eine Prismenstruktur, 100 LED sorgen für prachtvolle Ausleuchtung. Im Kofferraum ruht das Ladekabel.

Hinterachslenkung und Wankstabilisierung sorgen für hervorragende Bodenhaftung; wir konnten uns bei Testfahrten mit einem Vorserienauto davon überzeugen. Modernste Infotainment- und Telematik-Systeme sorgen für Information und Unterhaltung, die Bowers&Wilkins-Hifi-Anlage leistet bis zu 1500 Watt.

Gebaut wird der neue BMW XM in den USA, und dort dürften auch deutlich mehr Exemplare abgesetzt werden als in seiner bajuwarischen Heimat. Denn von der hiesigen Aufregung über großformatige, leistungsstarke SUV-Modelle ist in Amerika wenig bis nichts zu spüren. Und gegen wen konkurriert er? Vielleicht gegen das G-Modell von Mercedes-Benz. Vergleichbar sind die Modelle nicht: Der BMW ist ähnlich elitär im Anspruch, aber viel sportlicher im Charakter. (Jens Meiners/cen)

---

## Bilder zum Artikel



BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW

---



BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



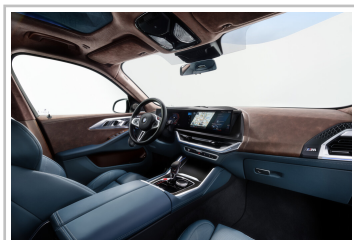
BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW XM.

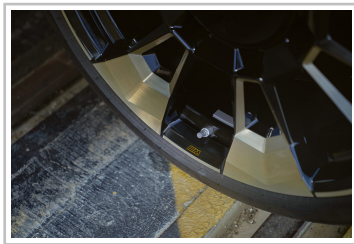
Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW

---



BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW

---