
Fahrbericht BMW XM: Saubere Provokation

Von Jens Meiners, cen

Wie eine Kathedrale steht er da, mit scharfen und groben Linien gezeichnet, eine Provokation auf Rädern und doch in sich stimmig: Der BMW XM, neuer Spitzen-Geländewagen und gleichzeitig das erste eigenständige Modell der M GmbH seit dem legendären M1.

Von diesem hat er die zwei separaten BMW-Logos geerbt, die in die Oberkante der Heckverglasung lasergraviert sind. Ein brutaler Akzentstreifen windet sich um die seitliche Fenstergraphik; es gibt dieses Element in gold und schwarz, womit sich seine Wirkung je nach Exterieurfarbe abmildern oder fett unterstreichen lässt. Und schon in der Serienausstattung steht der XM auf 275er-Reifen vorn und 315er-Reifen hinten – aufgezogen auf 21-Zoll-Felgen. Bis zu 23 Zoll sind im Angebot.

Der martialische Auftritt außen korrespondiert mit einem opulent gestalteten Interieur. Wirkt das Lenkrad noch relativ konventionell, die Instrumentierung ähnlich wie bei anderen BMW-Typen, so konnten sich die Designer bei Sitzen, Dachhimmel und den verwendeten Materialien ungebremst verwirklichen.

Der beleuchtete Himmel aus edlem Alcantara präsentiert sich als prismatische Struktur, die Rücksitzbank schmiegt sich in die Seitenwand, gegen Aufpreis gibt es perfekt abgestimmte Kissen. Das ganze wirkt am eindrucksvollsten in „Deep Lagoon“, einem intensiven türkisblau mit braunen Akzentflächen. Dann explodiert das Interieur geradezu in Farben.

Momentan gibt es nur eine Motorvariante: Einen V8 mit 4,4 Litern Hubraum, gekoppelt mit einem Elektromotor, resultierend in einer Gesamtleistung von stolzen 480 kW/653 PS. Damit stürmt der über 2,7 Tonnen schwere XM in nur 4,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Spitze liegt bei 250 km/h, gegen Aufpreis sind 270 km/h möglich. Das ganze wird untermalt von einem sanft grollenden Klangteppich – jedenfalls dann, wenn der V8 aktiv ist. Der XM kann auch rein elektrisch fahren, immerhin bis zu 140 km/h und (bei geringerem Tempo) maximal 90 Kilometer weit.

In den Hybrid-Modi vollzieht sich der Übergang vom E-Betrieb zum Verbrenner sanft und nur leicht verzögert; man kann den V8 aber auch permanent laufen lassen. Die Leistungsentfaltung ist kraftvoll, aber nicht brutal, sie lässt noch Raum nach oben. Und den wird BMW auch füllen, mit der schon jetzt angekündigten Version Label Red, 550 kW/748 PS stark und dann wohl auch bis zu 290 km/h schnell.

Es könnte später auch ein Einstiegsmodell mit Reihen-Sechszylinder geben, aber leider keinen Diesel. Klar ist: Alle XM sind Plug-In-Hybride – damit sich sein eindrucksvolles Gesicht auch in Städte mit Einfahrbeschränkung für klassische Verbrenner schieben kann.

Auf der Landstraße wirkt der XM erstaunlich agil, das Gewicht wird perfekt kompensiert, eine Allradlenkung macht ihn noch agiler und im oberen Geschwindigkeitsbereich stabiler. Gleichzeitig ist der XM ein sehr komfortables Auto, für Langstrecken prädestiniert. Die Parameter von Lenkung, Fahrwerk und Antrieb lassen sich kleinteilig einstellen; es macht Spaß, sich in diese Details zu vertiefen.

Wer sich übrigens an der dominanten Formensprache und den Dimensionen dieses SUV stört, dem sei gesagt, dass es sich bei ihm um eines der saubersten Fahrzeuge handelt, die aktuell auf dem Markt sind. Wir rechnen allerdings trotzdem nicht damit, dass die Klima-Kleber in Begeisterungstürme ausbrechen. (cen/Jens Meiners)

Daten BMW XM

Länge x Breite x Höhe (m): 5,11 x 2,01 x 1,76
Radstand (m): 3,11

Antrieb: 4,4-Liter-V8, Plug-In-Hybrid, Allradantrieb
Gesamtleistung: 480 kW / 653 PS
Höchstgeschwindigkeit: 250 bzw. 270 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,3 s
Durchschnittsverbrauch: 1,4 l/100 km
CO₂-Emissionen: 30,1 g/km
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2785 kg / max. 590 kg
Preis: 178.000 Euro

Bilder zum Artikel



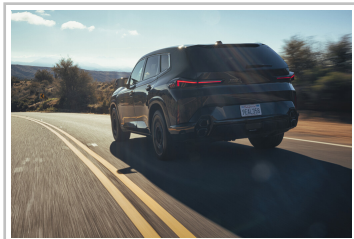
BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



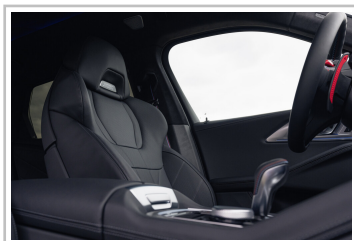
BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



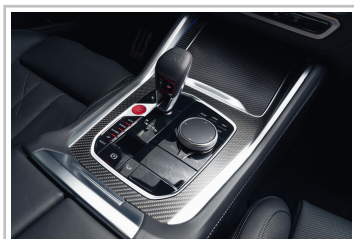
BMW XM.

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



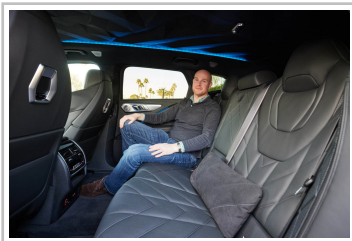
BMW XM.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



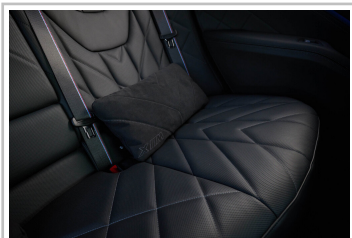
BMW XM.

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



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
