



Martijn Verhoef  
16 mei 2018

## Bravourespel

We zijn voorlopig nog niet klaar met de invulling van allerlei niches in de automarkt. Een merk dat al jaren vooroploopt in het ontwikkelen van nieuwe modelvormen is BMW. We kennen natuurlijk de SUV-coups als de BMW X6 en X4, maar denk daarnaast ook eens aan een auto als de 3 Serie GT. Met de introductie van de X1 was BMW er als de kippen bij om de markt van de cross-overs te veroveren. Zijn opvolger bleek echter meer een mini SUV en dat zorgt ervoor dat er nu weer ruimte is voor een sprankelende cross-over. Maak daarom kennis met de stoere X2.



## Schreeuwerig en een vleugje retro

Goed beschouwd zou je de X2 als werkelijke opvolger van de eerste BMW X1 kunnen zien. Het model heeft veel weg van een hoge hatchback en de afmetingen zijn op het oog redelijk vergelijkbaar met die van de cross-over die BMW van 2009 tot en met 2015 voerde. Toch verschilt de X2 wel degelijk qua ontwerp. De auto moet een echt stijlicoon zijn en de strijd niet alleen aanbinden met auto's als de Mercedes-Benz GLA, Jaguar E-Pace en Audi Q3. Ook de Range Rover Evoque moet zich volgens de Duitsers zorgen gaan maken. BMW heeft dan ook alles uit de designkast getrokken om de auto hip, agressief en origineel te doen ogen.

En dat is gelukt, waarbij de kanttekening moet worden geplaatst of al deze uitingen niet iets teveel van het goede zijn. Het ontwerp komt behoorlijk druk over, met veelvuldig aangebrachte vouwen in de panelen, ronde mistlampen en hoekige achterbumper. Tel daar ook nog eens de flitsende Misano Blau metallic lak bij op en het feest is compleet. De logo's die zijn geplaatst naast de achterdeuren zijn een knipoog naar sportcoupés uit het verleden - zoals de 3.0 CSL - wat maakt dat de X2 ook een retrovleugje over

zich gegoten kreeg.

Je kunt veel zeggen van het ontwerp, maar het is in ieder geval goed om te zien dat BMW naast de - al jaren zich opvolgende - modellen als de 1, 3 en 5 Serie ook ruimte biedt aan een origineel en spraakmakend model. De reacties op straat zijn in ieder geval goed; in de file zien we aardig wat opgestoken duimpjes voor de X2, iets wat ons al lang niet meer met een testauto is overkomen.



## Coupé-effect en toch ruim

Je zou verwachten dat je in de X2 concessies moet doen aan binnenruimte. Dat is ook wel zo, maar veel minder dan je denkt. Ten opzichte van de huidige X1 lever je bagage-, hoofd- en beenruimte in, maar de auto voelt veel ruimtelijker aan dan de eerste X1, terwijl die auto toch echt een paar centimeter langer was. De breedte van de auto maakt dat voor vier volwassenen ruim plek is en bovendien is de hoofdruimte goed in orde. Ook bagage voor vier personen kun je prima opbergen in de kofferbak, mede door de extra bak onder de laadbodem.

De smalle raampartijen vallen op; zowel de zijruiten als de voorruit doen klein aan, wat een coupé-effect binnenin de auto geeft. Dit maakt de auto wat onoverzichtelijk, maar gelukkig zijn de spiegels groot en is er een goede achteruitrijcamera met dito parkeersensoren leverbaar. Daarbij is de zitpositie voor de bestuurder uitstekend, zijn de voorstoelen uitgebreid te verstellen en kun je het stuurwiel - helemaal des BMW's - lekker ver naar je toe te halen. De gebruikte materialen zijn prima in vergelijking met de concurrentie; in combinatie met het smaakgevoelige Magmarot Dakotaleer wordt een groot gedeelte van het interieur voorzien van een laagje leer met stiksels. Helaas vallen de harde kunststoffen en de krasgevoelige pianolak rond de middenconsole wat tegen. Het multimediascherm is van de laatste generatie en kennen we onder meer uit de 5 Serie. De resolutie is uitstekend en de mogelijkheden overvloedig, waarbij we de bediening met de iDrive draaiknop nog steeds als zeer prettig ervaren, hoewel bediening via het touchscreen ook mogelijk is. Het optionele head-up display is nog geen gemeengoed in zijn klasse. Waar de concurrentie vaak een kwetsbaar opstaand glazen of kunststof scherm gebruikt, is het in de BMW mooi weggewerkt. Daarbij is de resolutie erg goed; ook bij felle zon en in het donker kun je de projectie goed aflezen, zonder dat deze als hinderlijk wordt ervaren.

Het optionele Harman Kardon audiosysteem voegt naar onze mening niet veel toe. De bastonen worden te versterkt doorgegeven (ook na afstellen van de equalizer) en je moet het volume behoorlijk hoog zetten om volledig profijt te hebben van de audio-upgrade. Iets dat je in de praktijk zelden doet. Met 534 euro is het audiosysteem niet stevig geprijsd als je voor de High Executive uitvoering gaat, maar we houden dit geld toch liever in de zak.



## Spijkerhard?

We reden met de voorwiel aangedreven sDrive20i, voorzien van een 191 pk sterke viercilinder die standaard gekoppeld is aan de nieuwe zeventraps automaat met dubbele koppeling. Handgeschakeld rijden is er in combinatie met de sterkste benzinemotor niet meer bij, maar wij vinden de automaat goed passen bij het karakter van de auto. Terugschakelen kost meer tijd dan bij de achtraps automaat van BMW, maar de motor wordt lekker laag in de toeren gehouden en weet moeiteloos een vloeiende acceleratie te arrangeren. Bovendien voegt het zelf schakelen middels de flippers aan het stuur ook echt iets toe aan de beleving. De reactie van de bak op schakelcommando's is direct en daarnaast hoor je echt 'plofjes' in de uitlaat bij het overschakelen. Aan de rijbeleving is dus wel gedacht door de techneuten van BMW.

De vierwielaandrijving mis je niet in de X2. De auto voelt af en toe onrustig bij een stevige acceleratie, maar herpakt zich snel. In bochten geeft de auto geen krimp, mede door de grote wielen en brede banden lijkt je de auto niet snel van de wijs te kunnen brengen. De besturing is echter wel behoorlijk licht en daarmee mis je wat beleving, iets

dat we bij de andere voorwielaangedreven BMW's ook hebben gemerkt. De auto is zelfs behoorlijk comfortabel, iets dat we op basis van het sportieve uiterlijk en de herinneringen aan de eerste X1 niet hadden gedacht. Kortom, geen schreeuwend sportieve ambities, maar een zeer gebalanceerd rijgedrag.



## Lifestyle kent zijn prijs

Lifestyle kent zijn prijs en dat betekent dat je gemiddeld 2.000 euro meer kwijt bent voor een X2 dan voor een vergelijkbaar gemotoriseerde en praktischere X1. De sDrive20i is standaard voorzien van een automaat en staat vanaf 46.190 euro bij je op de oprit, maar de door ons gereden auto is voorzien van zo'n beetje alle opties die aan te kruisen zijn. Alleen het panoramisch schuifdak en een trekhaak ontbreken nog op 'de onze'. Voor minder dan 65.497 euro gaat de gereden auto dan ook niet de showroom uit.

Het kan - iets - goedkoper door een handgeschakelde sDrive18i aan te schaffen, maar met een vanafprijs van 43.591 euro is ook deze auto nauwelijks een instapmodel. Een

xDrive-uitvoering kost je zelfs minimaal 51.591 euro, bedragen waarvoor nog niet zo heel lang geleden een goed uitgeruste X3 kon worden aangeschaft.



## Klein, wendbaar en luxe

BMW zet bewust hoog in met deze zelfverzekerde design cross-over. Consumenten gaan steeds kleiner rijden en in de handzame X2 hoef je het niet te stellen zonder de luxe uit een grotere SUV. Bovendien weten de prettige rijeigenschappen en talloze originele aspecten aan de auto ons te overtuigen. En met ons vele anderen, want de verkopen van de X2 laten tot nu toe zien dat er vraag is naar een kleine, maar dure cross-over.

### Plus

- + Weer een originele BMW!
- + Nieuwe zeventraps automaat overtuigt
- + Comfortabel met een sportief randje

### Min

- Stevig aan de prijs
- Onoverzichtelijk
- Krasgevoelige pianolak in het interieur