



Martijn Verhoef
18 januari 2022

Smaakgevoelige vaandeldrager

BMW was er met haar i3 relatief vroeg bij om een graantje mee te pikken in de groeiemarkt van de elektrische auto. Met een model dat bovendien qua filosofie zijn tijd ver vooruit bleek. Nu buitelen de autofabrikanten over elkaar heen om te roepen dat in hun vloermatten petflessen zijn verwerkt en in de bekleding visnetten. Maar BMW probeerde met de i3 al een auto neer te zetten die van productie tot sloop het milieu zo min mogelijk belast. Hoewel het Beierse merk zich in de voorste regionen van EV-pioniers bevond, bleef een verdere uitrol van het elektrische gamma uit. Maar inmiddels lijken de Duitsers zich te realiseren dat elektrisch rijden zeker in Europa van doorslaggevend belang gaat zijn. In 2025 moeten zo'n twee miljoen elektrische modellen worden verkocht, waar de iX3, i4 en voorlopig vlaggenschip iX aan bij moeten dragen. We rijden de duurste elektrische BMW die je op dit moment kunt kopen als xDrive40. Is dit de blauwdruk voor wat we de komende jaren uit MÃ¼nchen kunnen verwachten?



Alle kanten op

BMW lijkt twee kanten op te willen met haar elektrische modellen. De eerder genoemde iX3 lijkt sprekend op zijn broertje met verbrandingsmotor, net zoals dat voor de i4 opgaat. De iX is daarentegen revolutionair in ontwerp en roept daarom veel meer reacties op na de onthulling, iets waar de i3 toentertijd ook veel mee te maken had. Nu is het ontwerp op zijn zachtst gezegd smaakgevoelig en hebben we bovendien te maken met een auto die veel groter is dan je op foto's kunt vermoeden. Met de wielbasis van een X7 en een breedte van bijna twee meter staat er een imposante auto. Door zijn laagte is het meer een cross-over dan SUV, zodat de auto minder overweldigend overkomt. De grote nieren aan de voorzijde compenseren dat, want daar kun je moeilijk omheen kijken. Hoewel de neus voor koeling helemaal geen grille nodig heeft, dienen de nieren nog een functie. Erachter zijn namelijk de radars voor de veiligheidssystemen verstopt en om die te allen tijde te laten werken is er verwarming in de nieren aangebracht.

Ook wordt gebruik gemaakt van een zelfhelende lak, zodat steenslag geen blijvende

schade in de gigantische open vlakken veroorzaakt. Van de zijkant valt het meeste op dat de auto lager is dan zijn SUV-broers X5 en X7. Zeker doordat de ramen van de testauto niet geblindeerd zijn, heeft de auto vanuit deze hoek ook wel iets weg van een MPV. Opvallend is dat de bekende Hofmeisterknik van BMW in aangepaste vorm ook op dit model aanwezig is, wat het model ook een vleugje coupé meeg geeft. De frameloze zijruiten werken dat effect ook in de hand. De brede heupen maken de auto aan de achterzijde nog iets breder, dit komt de cw-waarde ten goede. Zo heeft de auto een weerstandscoefficiënt van 0,25; indrukwekkend laag voor een dergelijke cross-over. Om deze lage weerstand te bereiken, heeft BMW besloten aan de voorzijde geen 'frunk' of anderszijds te openen kap te plaatsen. Alleen in de werkplaats kan de voorklep verwijderd worden. Maar hoe moet ik mijn ruitensproeiervloeistof bijvullen, vraag je? Druk gewoon op het BMW-logo op de neus en er ontstaat de opening naar het reservoir.



Origineel en hoogwaardig

Over het exterieur kunnen we natuurlijk nog een tijdje doorgaan, want het houdt de



gemoederen flink bezig. Maar het interieur is even spraakmakend. Er wordt in het binnenste van de iX niet bespaard op hoogwaardige materialen en bovendien worden er bijzondere keuzes gemaakt in de aankleding van de BMW. Zo zien we echt hout, blauw nappaleder en glas in het interieur verwerkt worden. Dat er nog echt leder wordt gebruikt voor het bekleden van zetels in dashboard is misschien minder duurzaam dan de 'vegan' variant die veel automerken inmiddels toepassen. Toch verslaat niets de echte koeienhuid, dat bovendien zeer smaakvol in ruiten is gestikt op de stoelen. Om de pijn iets te verzachten, weet BMW te melden dat het leder op biologische wijze is geleverd door gebruik te maken van olijfbladeren. Vandaar ook de inscriptie op het dashboard.

De bediening van de stoelen, de draaicontroller van het iDrive-systeem en de schakelpook zijn gemaakt van glas, net als de volumescroller en startknop. Los van het materiaal is het al heel fijn dat BMW er voor kiest om nog steeds knoppen te plaatsen voor het bedienen van het multimediasysteem, het instellen van de rijmodus en de snelkoppeling naar bijvoorbeeld stoelinstellingen en lichtvoorkeuren. Naast de indrukknoppen zijn een aantal functies door aanraakgevoelige buttons op fraaie wijze in het echte - duurzaam gewonnen - hout verwerkt. En mocht je toch meer van de touchscreens zijn, dan weet de BMW ook niet teleur te stellen. Het scherm reageert snel op commando's en hoewel de nieuwe structuur van iDrive enige gewenning vergt, swipe je binnen no-time door de vele menu's heen. De functies zijn ook nog eens eenvoudig in een verzamelscherm opgenomen, zelfs die van Apple Carplay (mits je de telefoon op die wijze verbonden hebt natuurlijk). Het samenspel met die dienst van Apple is noemenswaardig, want bij geen enkele andere fabrikant is de dienst zo nauw verbonden met fabrieksfuncties. Zo kun je op het head-up display en het digitale instrumentarium gewoon de navigatie van Carplay projecteren, iets dat bij veel andere automerken echt niet mogelijk is.

Iets anders waarmee de auto verbluft, is het optionele Bowers & Wilkins 4D audiosysteem. Met een bizarre hoeveelheid speakers (tot in de hoofdsteunen aan toe) en trilplaten in de stoelen die de bas extra versterken, weet de auto een sublieme geluidssensatie te bieden. Wel eentje die 5.124 euro kost, dat dan weer wel...



Ruimte voor verbetering

Zoals benoemd heeft de iX de wielbasis van een X7, zodat de inzittenden zich geen zorgen hoeven te maken over de beschikbare ruimte. De achterbank biedt twee volwaardige zitplaatsen, waarbij je zelfs schuin tegen de beklede kussens aan de zijkant van de auto kunt leunen en zo je benen languit onder de middenconsole kunt schuiven. De middelste passagier heeft het letterlijk iets minder breed, maar door een overvloed aan been- en hoofdruimte houd je het daar ook wel even uit.

We kunnen eigenlijk stellen dat je achterin de iX beter zit dan voorin. De voorstoelen zien er met hun ruitjesstiksels en fraaie vorm dan goed uit, de ondersteuning is duidelijk minder dan in andere BMW's en de concurrentie. De bovenbenen worden niet goed ondersteund en ook al kun je de stoel in alle hoeken verstellen, de echte ideale zithouding hebben we niet kunnen ontdekken. Waar je qua zetels dus comfort mist, weet de auto wel te overtuigen door de algehele rust die aan boord wordt geboden. Wind en bandengerol worden vakkundig buiten gehouden en de elektrische aandrijving sluit naadloos aan bij de totale rust die in de cabine geboden wordt. Ontzettend knap

gedaan voor zo'n uit de kluiten gewassen cross-over, die zijn aerodynamica natuurlijk wel mee heeft.



Zware jongen

Qua rust en geboden luxe weet de iX goed uit de verf te komen, maar hoe zit dat met de rijeigenschappen? We stappen in de xDrive40, die met zijn 326 pk geldt als instapper van het gamma. Een oneerbiedige benaming voor een auto met vierwielaandrijving, 630 Nm koppel en een sprint van 6,1 seconden naar 100km/h. Bovendien mag de auto 2.100 kg trekken, iets dat we lang niet iedere elektrische auto zien doen. Prima cijfers dus voor de xDrive40, die zelf een flinke 2.440 kg weegt. Moet je nagaan wat de auto had gewogen als BMW geen koolstofvezel had gebruikt voor het chassis van de iX. Het batterijpakket neemt natuurlijk een groot deel van dat gewicht voor zijn conto, waarbij het voordeel is dat dit onder de vloer is geplaatst en dus zorgt voor een laag zwaartepunt.

Het kan niet maskeren dat de BMW flink op gewicht is, iets dat je merkt bij het



manoeuvreren met de auto en tijdens het rijden in bochten. Bovendien is de auto vrij stug geveerd om het gewicht te verhullen, wat sportief aandoet maar niet echt past bij de verder comfortabele cross-over. De auto grijpt ook een beetje vreemd aan onderin, zodat je wat hortend wegrijdt. Bij het remmen is de auto dan weer prima bij de les, want het brede schoeisel en performance remmen uit het sportpakket weten de auto op heel natuurlijke, doch indringende wijze tot stilstand te brengen.

De auto weet ook een prima pakket aan hulpsystemen te bieden, zoals de adaptieve cruise control die desgewenst zelf inhaalt. Ben je niet zo van de bemoeienis en houd je het heft liever in eigen handen? Weet dan dat je dit in de BMW even zo eenvoudig uitschakelt, zodat er een gewone cruise control zonder afremfunctie overblijft. Op die manier blijf je zelf de controle houden over welke hulp wel en niet wordt geboden. Die keuze heb je in zeker zin ook als het gaat om hoeveel kilometers je met een volle batterij kunt rijden. De auto projecteert telkens drie realistische rijbereiken, afhankelijk van hoe je rijdt en welke functies je aanspreekt. Zet je de auto in efficiënte modus en pas je het rijgedrag aan door veel uit te rollen en langzaam te accelereren, dan kun je zomaar 100 kilometer verder komen. In de zeven dagen dat we de auto reden was het iets boven het vriespunt en kwamen we zo'n 290 kilometer ver op een lading. Op zich geen ramp, omdat de auto aan een snellader heel stabiel oplaadt met veel vermogen. In een kwartiertje heb je alweer 250 kilometer rijbereik. Maar het komt niet in de buurt van de 397 kilometer die de fabrieksopgave vermeldt. Voor meer rijbereik raden we aan door te sparen voor de xDrive50, die 600 kilometer rijbereik heeft. Bovendien beschik je dan over luchtvering, iets dat past bij het karakter van deze auto en een stuk minder stug aan zal doen.



Originaliteit heeft zijn prijs

BMW heeft haar best gedaan om een spraakmakende en vooruitstrevende elektrische auto als vlaggenschip te introduceren. De auto brengt luxe, originaliteit en prima rijkwaliteiten samen. Originaliteit niet alleen door het unieke ontwerp, maar ook hoe bepaalde zaken zijn aangepakt. Denk bijvoorbeeld aan de IconicSounds, dat door de speakers klinkt bij acceleratie en regeneratie. Het geluidspakket is gecomponeerd door Hans Zimmer en zou zo uit een Star Wars film kunnen komen.

Originaliteit en hoogwaardige luxe heeft zo zijn prijs, want de iX kost minstens 87.990 euro. Met de nodige opties komt het testmodel uit op 112.086 euro, wat de auto een directe concurrent van de Tesla Model X maakt. Die auto komt een stuk verder op een batterijlading, maar is inmiddels op leeftijd en veel minder verfijnd qua afwerking.

Er zijn zeker nog verbeterpunten, maar dat neemt niet weg dat het Beierse merk lof verdient voor het op de markt brengen van een auto die aandoet als concept car, rust biedt aan boord en toch ontzettend goed klinkt door het Bowers&Wilkins



audiosysteem.

Plus

- + Hoogwaardig afgewerkt
- + Heerlijk stil aan boord
- + Realistische prognose rijbereik

Min

- Ondersteuning voorstoelen ondermaats
- Auto mist luchtvering