TEST FYRA SKÄL ATT BILDA FAMILJ!

Mercedes-AMG E 63, Porsche Cayenne, Porsche Panamera Sport Turismo & Tesla Model X

auto motor & sport

SVERIGES BÄSTA BILMAGASIN

9 LADDBARA NYHETER!

SNYGGAST VINNER!

SÄRTRYCK PROV

BMW X2 XDRIVE 20D

VI ÖKAR MEST I SVENSK MOTORPRESS! +20 %

SÅ SKA VOLVO SLÅ DE TUFFASTE KONKURRENTERNA

MERCEDES-AMG GT4

"DEN ÄR RÅ OCH UNDERBAR ATT KÖRA!"

PROVKÖRDA

- BMW i3s
- BMW X2
- KIA STINGER 2,2 CRDi
- MERCEDES-AMG GT4
- MERCEDES G-WAGEN
- RENAULT ZOE "REX"

NR 4
8 FEBRUARI 2018 • 76,90 KR
8,90 EUR • 89,90 NOK • 89,90 DKK
RETURVECKA 8
TIDSAM 0831-04
04
7 388083 107698

PARTIKELFILTER
DAGS FÖR BENSINBILARNA

VOLVO = VÄRLDSMÄSTARE
STORT WTCC-REPORTAGE

BEGDUELL
BMW 3-SERIE GT MOT BMW 4-SERIE

BMW X2 xDrive 20d

SUVTRENDEN ÄR SÅ STARK ATT BMW KOSTAR PÅ SIG EN COUPÉVERSION ÄVEN AV MINSTINGEN X1. ÄR DET BARA UTSEENDET SOM ÄR NYTT PÅ X2? VI PROVKÖR!

TEXT MIKAEL JOHNSSON /// **FOTO** FABIAN KIRCHBAUER

SNYGGAST VI

INNER

▲ Dessa emblem gör att X2 sticker ut än mer, och har en koppling till BMW:s 60-talscoupéer.

◄ Samma markfrigång och terrängförmåga som brorsan X1. Men visst har X2 fränare attityd!

Om du som BMW-spekulant funderar på en X-modell, alltså någon av suvarna, är du ingen kund i marginalen längre. Var tredje BMW som såldes 2017 var nämligen en X1, X3, X4, X5 eller X6. Allra bäst gick X1 som ökade 30 procent jämfört med 2016.

Därför är det inte helt överraskande att BMW X2 nu fyller ut den tomma luckan. Och den som lärt sig BMW:s nomenklatur förstår att det handlar om en coupévariant eftersom siffran är jämn. Nörden inser snart att det är ytterligare en bil baserad på UKL2-plattformen, såsom BMW 2-serie Active Tourer, BMW X1 och Mini Countryman. Konceptet är tvärställd motor och fram- eller fyrhjulsdrift.

Så får man se X2 i trafiken för första gången. Wow, den har verkligen en egen look och ett eget uttryck. Även jämfört med X1 som den har mest gemensamt med. Med samma axelavstånd är proportionerna ändå klart annorlunda. Jämfört med X1 har X2 kortare överhäng vilket ger en 79 centimeter kortare totallängd. Markfrigången är oförändrad men coupé-linjerna ger en 7,2 centimeter lägre bil. Bredden har istället ökat en smula: tre millimeter.

BMW har verkligen ansträngt sig för att ge X2 en egen karaktär. Knappt en enda plåt eller plastbit verkar gemensam med X1. Det börjar redan med de stora njurarna som vänts uppochner så att den bredaste delen i den trapetsoida formen är nederst. Hjulhusens kantiga och framåtlutande utskärningar för lätt tankarna till Maserati Shamal, även om greppet använts många gånger sedan den italienska 80-talaren. Formen framhävs av skärmkanternas plastkanter i kontrasterande färg. Den fortsätter på trösklar och stötfångare och ger den där lite råare offroadlooken som lockar oss köpare. Kantigheten i njurarna fortsätter i frontens stora luftintag och nog har X2 ett mycket uttrycksfullt yttre – speciellt i provbilens lack "Galvanic Gold".

Roligaste exteriöra detalj, som värmer hjärtan för den blåvita propellern, är så klart BMW-emblemet på C-stolparna. Denna klassiker slog igenom på 60-talets 2000 CS och senare 3,0 CS/CSi/CSL. Men BMW:s pressmaterial verkar då glömma att emblemet dök upp där redan 1961 på 3200 CS, den sista produktions-BMW:n designad av Nuccio Bertone. Endast byggd i 603 exemplar förvisso.

På vägen till BMW X2 och Portugals vindlande vägar noterar jag att nämnda pressmaterial använ-

der 11 av 16 sidor att i stort sett bara prata om design och material. Ska X2 visa sig vara en X1 rakt av, med enbart nya kläder?

Nej! Hurra! Det finns i själva verket en rad konkreta, tekniska skillnader – och jag tror att jag gillar dem allihop.

Det börjar med körställningen. I X2 har stolen monterats två centimeter närmare golvet – och det märks. Körställningen tar ett kliv från suv till personbil (eller sportig suv) och det känns rätt tillsammans med det lägre taket. Sportigare.

Bilen jag sitter i är en X2 xDrive 20d i version M Sport X. Det betyder 19-tumsfälgar och M Sportchassi (inte det adaptiva som finns som extrautrustning). Vi har tidigare tyckt att BMW på just denna plattform inte varit märkets körmässigt starkaste kort, men mina farhågor kommer på skam. Kurvorna hanteras stadigt med mycket lite krängning. Greppet är magnifikt och på den nivå här i Portugal att passagerarna lär undra vad som står på långt innan det ens hörs ett gny från däcken. Anledningen till det nya beteendet förklaras av chassiingenjören Andreas

> BMW hittar alltmer rätt med minstingen. X2 xDrive är så kul att köra som den ser ut.

▲ Öppna plånboken och interiören blir så här aptitlig. Svart instrumenthus och stag på mittkonsolen är nya inslag i X2.

MOTORALTERNATIV

	sDrive 20i	xDrive 20d	xDrive 25d
Motor	R4	R4	R4
Motorvolym, cm^3	1 998	1 995	1 995
Effekt, hk	192	190	231
Vridmoment, Nm	280	400	450
CO_2-utsläpp, g/km	126	121	133
Förbr. blandad, 1/100 km	5,5	4,6	5,1
Acc. 0–100 km/h, sek	7,7	7,7	6,7
Toppfart, km/h	227	221	237
Pris	376 000:–	400 000:–	435 000:–

◄ Från start finns dessa modeller att välja på. Strax efter följer: sDrive 18i (R3), xDrive 20i, sDrive 18d och xDrive 18d.

▲ Med X2 introducerar BMW det nya paketet M Sport X. Med sina kontrastfärger på skärmbreddare och trösklar ska det föra tankarna till rallysporten.

Stumm, se intervjun här bredvid. Fyrhjulsdriften sköts av en Haldexkoppling generation fem, men jag får aldrig tillfälle att sätta den på prov. Enligt herr Stumm ska dock även den ha kalibrerats för att harmoniera med X2:ans sportigare profil.

Styrningen (M Sportstyrning) har både god respons och vägkänsla, och tvålitersdieseln sätter bra fart på ekipaget tillsammans med den åttastegade sportautomatlådan. Att, som de flesta också gör, skippa den manuella lådan med sitt något bräckliga växellänkage gör sitt till för en bättre känsla. Växelväljaren har dessutom fått en liten läderklädd damask, vilket är mysigare än en plastkuliss.

Fullt med alcantara, hexagonmönster och gula konstrastsömmar piffar upp interiören. Något som med lite god vilja kan kallas passagerarhandtag omger mittkonsolen och instrumenten har fått en blanksvart yta som känns mer premium. Små detaljer som tillsammans höjer helhetskänslan. Sportstolarna är ganska smala men alcantarakläddseln gör att jag börjar trivas i dem ändå – man är väl lättlurad.

En åktur i baksätet bjuder på dagens största överraskning: Mina 182 centimetrar får plats utan problem! När man ser coupéformen hade jag aldrig trott att jag skulle ha några centimeter luft kvar både för huvud (ett par) och knän (en). Dessutom är det gott om plats för fötterna. Taklinjen är dock lägre än i exempelvis X1 vilket märks på utsikten. Instängt? Nej, då är man känslig.

Inte ens bagageutrymmet har tappat användbarheten nämnvärt coupéomvandligen till trots. Sportchassit är så klart fast (fast trevligt bakom ratten!) men då finns det både ett standardchassi och ett adaptivt dito att välja istället.

Summerat känns det här som den kanske mest lyckade omvandlingen från suv till suvcoupé av alla försök i BMW:s sortiment. Smaken är som baken, men som jag ser det får man en betydligt häftigare kaross, med i stort sett samma utrymmen och mer körglädje för bara 14 000 kronor extra mot en X1. Det kan nog vara årets klipp hos BMW-handlaren.

> ❝ När man ser coupéformen hade jag aldrig trott att jag skulle ha några centimeter luft kvar både för huvud (ett par) och knän (en).

► Flexibiliteten står inte X1 efter även om 35 respektive 195 (fällt) liter försvunnit. Rätt okej fortfarande – och större än XC40!

INTERVJU

ANDREAS STUMM, PROJECT MANAGEMENT DRIVING DYNAMICS BMW X2

Är chassit identiskt med det i X1?
X2 har en sportigare look och målet var att körupplevelsen också ska spegla det nya, mer progressiva utseendet. Vi gjorde flera saker för att bilen ska uppnå detta!

Som till exempel ...?
För det första är karossen i sig mer vridstyv än den hos X1. När det gäller chassit har vi dels lagt på lite mer negativ cambervinkel på framhjulen för att göra X2 lite mer spontan och ge den mer grepp fram. Avsikten är att den ska bli mer alert och gå exakt dit du tänkt dig. Stötdämpare och fjädrar har också fått en ny avstämning. Bumpstoppen är nya.

Pressmaterialet nämner att krängningshämmarbussningarna är annorlunda?
Ja, X2 har tillsammans med DDC- och M sportchassit nya bussningar som är förspända tack vare en plastinläggning kontra de i X1. Detta ökar styvheten i bussningen vilket ger tre fördelar:
1) Hämmarens rörelse i bussningen minskar vilket i sin tur ger mindre initial krängningsrörelse av karossen.
2) Snabbare uppbyggnad av tvärkrafter vid styrutslag.
3) Man får en större spännvidd i inställningarna eftersom man kan nå samma nivå av styvhet utan att förlora för mycket komfort. Detta då man kan stämma av stötdämparen annorlunda när hämmaren reagerar kvickare och gör en del av jobbet.

TEKNISKA DATA

BMW X2 xDrive 20d

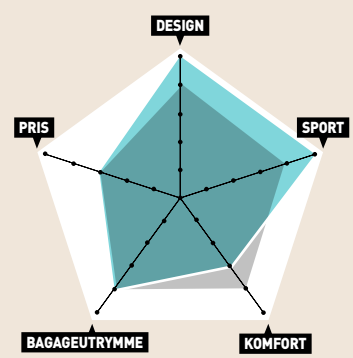
MOTOR: R4, turbo, diesel, 1 995 cm³, 190 hk vid 4 000 r/min, 400 Nm vid 1 750–2 500 r/min. 8-stegad automatlåda. Fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 360/1 824/1 526 mm. Axelavstånd 2 760 mm. Tjänstevikt 1 675 kg. Bagagevolym (VDA) 470–1 355 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,7 sek. Toppfart 221 km/h. Förbrukning (ECE) 4,6 l/100 km. CO_2 121 g/km.

PRIS: 400 000:–. Aktuell i mars.

PERSONLIGHET



BMW X2 xDrive 20d
VOLVO XC40 D4 AWD

SUMMERING

PLUS: Design och körglädje. Användbarhet för att vara en coupé.

MINUS: Kan med tillvalen snabbt kosta som betydligt större suvar.

★★★★½

BMW

När du älskar att köra

HELT NYA BMW X2.

Alltid med BMW Fri Service i 3 år/8.000 mil. Helt nya BMW X2. Rek. pris från 376.000 kr. Effekt 190-231 hk. Bränsleförbrukning vid blandad körning 6,0-4,6 l/100 km. Koldioxidvärde vid blandad körning 144-121 g/km. Miljöklass: EU6. Värdena hänför sig till en BMW X2 i basutförande från Tyskland och värdenas intervall tar hänsyn till de olika motoralternativ som finns tillgängliga för BMW X2. Bilen på bilden kan vara extrautrustad.