



BMW i7 xDrive60

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (400 kW / 544 PS)

Das bisher längste BMW-Elektromodell erhält die Bezeichnung i7 und kommt als klassische Limousine. Sie teilt sich die Plattform mit dem neuen 7er. Wie die Verbrenner-Varianten gibt es den i7 nur noch als Langversion - bei 5,39 m stellt sich die Frage nach mehr Länge wohl kaum. Manch Europäer mag sich neben der parkplatzkompatibleren "Kurzversion" mehr noch eine weniger provokante Front wünschen. Während das Heck durchaus dezent ausfällt, orientiert sich der Vorderwagen kaum am deutschen oder europäischen Geschmack - die große Limousine muss in Asien und USA Eindruck schinden. Weil der monumentale "Kühlergrill", eine ins Utopische angewachsene BMW-Niere, offenbar per se noch nicht genug auffällt, hat BMW sogar deren Konturen beleuchtet. Das Nachtdesign ist in jedem Fall auffallend, der i7 somit nicht zu übersehen. Eigentlich bräuhete der Luxus-BMW solch offensive Insignien gar nicht, denn er kann durch seinen gediegenen Komfort und seine technische Finesse überzeugen. Er bietet einen herausragenden Antriebs- und Fahrkomfort. Selbst bei 190 km/h kann man entspannt Telefonate führen, so gut ist der i7 gedämmt und aerodynamisch optimiert. Die Motoren des xDrive60 treiben den über 2,6 t schweren Wagen vehement und unnachgiebig voran, auch bei hohen Geschwindigkeiten beschleunigt er weiterhin nachdrücklich. Dann geht der Verbrauch allerdings durch die Decke - von nichts kommt eben nichts. Wer sich aber der gemütlichen Gangart verschreibt, kann durchaus sparsam unterwegs sein und Reichweiten von deutlich über 500 km erzielen. Ein toller Reisewagen also - passend dazu klappt das Laden zügig, auf langen Strecken werden Ladestopps sinnvoll und adaptiv gesetzt. Endlich funktioniert die geschickte Routenplanung auch bei BMW wie erwartet. Der i7 ist sogar in der "Basisausstattung" ein standesgemäßes Auto, inklusive großem Glasdach, Displays in den hinteren Türen sowie Seiten- und Heckrollos. Einzig der adaptive Tempomat fehlt - den kann man immerhin per App nachbestellen. Der Blick in die Preisliste sorgt dann für Ernüchterung: So wenig wie die Serienausstattung hat der Grundpreis von 139.900 Euro einen "Basischarakter". **Konkurrenten:** u.a. Audi e-tron GT, Mercedes EQS, Tesla Model S.

- ⊕ standesgemäße Platzverhältnisse, umfassendes Assistenzangebot (teilweise optional), hervorragender Fahrkomfort, sehr flotte Fahrleistungen, ausgereifter Elektroantrieb, gute Reichweite, gute Routenberechnung mit Integration der Ladestopps
- ⊖ sehr teure Anschaffung, unflexibler Kofferraum, kein Stauraum vorn, sehr lange und breite Karosserie

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,7

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,9
	Senioren	2,6
	Langstrecke	1,8
	Transport	4,2
	Fahrspaß	1,0
	Preis/Leistung	3,6

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,1 Verarbeitung

⊕ Neben ausgeprägtem Komfort hat BMW großen Wert auf hohe Verarbeitungs- und Materialqualität gelegt. Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums ist einwandfrei und sehr präzise, alles passt sauber zusammen und gibt selbst auf schlechten Pisten keine Geräusche von sich. Der Innenraum ist wirklich nobel ausgestattet, die meisten Oberflächen sind mit Leder überzogen oder weich beschichtet. Ein Stoffüberzug an den Dachsäulenverkleidungen ist das

Mindeste, die B-Säulenverkleidung und die Sonnenblenden sind zusätzlich gepolstert. Damit dürfte der Innenraum des i7 zu den nobelsten in der BMW-Flotte zählen, er setzt sich spürbar von seinem Konkurrenten EQS von Mercedes ab. Und das alles in der "Basisausstattung" des i7. Den Dachhimmel gibt es auf Wunsch in Alcantara. Der Unterboden ist umfassend verkleidet, so gut es eben mit einem Elektroantrieb an Bord möglich ist.

3,7 Alltagstauglichkeit

Die 105,7-kWh-Batterie (brutto) des i7 xDrive60 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker und das Ladekabel für die Schuko-Steckdose sind dabei. Die Kabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Einen praktischen Stauraum unter der Fronthaube bietet der i7 leider nicht. Das Laden über 230 V dauert etwa 52 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 oder 22 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa 5,5 Stunden bei 22 kW, rund 11 Stunden bei 11 kW und bis zu dreizehn Stunden bei 7,2 kW. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann etwa 34 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 200 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Die von BMW angegebene maximale Ladeleistung von 195 kW konnte mit knapp 198 kW sogar leicht übertroffen werden. Die Ladestecker am Auto sind mit praktischen Klappen geschützt, sie lassen sich schnell und einfach öffnen und schließen. Das haben die Münchner eigentlich von der Stuttgarter Konkurrenz abgeschaut - allerdings muss ausgerechnet der direkte Konkurrent Mercedes EQS nur mit einer maximal fummeligen Kappe auskommen. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 545 km. Bei Innerortsfahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch

Reichweiten von 600 km möglich. Wer aber die gebotene Leistung ausnutzt oder bei kälteren Temperaturen unterwegs ist, wird schon nach 300 km zum Laden aufgefordert. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens üppige 600 kg erlaubt - mehr als genug für vier Erwachsene und deren Gepäck. Die erlaubte Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt 80 kg, ausreichend für einen Heckträger mit zwei Pedelecs. Der i7 xDrive60 darf Anhänger mit eigener Bremse bis zwei Tonnen ziehen - ein stolzer Wert, erst recht für ein Elektroauto. Hat der Hänger keine eigene Bremse, sind nur die üblichen 750 kg Zuggewicht zulässig.

⊖ Die Außenlänge von 5,39 m ist für die Stadt hinderlich, ebenso die Breite von knapp 2,20 m (inkl. Außenspiegel). Dank serienmäßiger Allradlenkung liegt der Wendekreis bei 12,5 m und ist angesichts der Länge und des Radstandes durchaus respektabel, kompakter wird das Schiff damit aber nicht. Unverständlich: Eine Dachlast erlaubt BMW nicht. Gerade angesichts des knappen und unflexiblen Kofferraums würde sich eine Dachbox anbieten - ist aber untersagt. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel ist nicht erhältlich ebenso wenig Runflat-Reifen; selbst das Reifenpannenset kostet extra.

2,9 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist nur mittelmäßig - man sitzt recht tief, wie üblich bei Limousinen - allerdings immerhin 7 cm höher als beim Vorgänger-7er. Wo das Auto vorn anfängt und hinten aufhört, kann man nur erahnen und ist daher über die serienmäßigen Parkhilfen und Rundumkameras dankbar. Front- und Heckkamera verfügen sogar über eigene, automatisch ausfahrende Waschdüsen - was für ein Aufwand insbesondere am Heck, wo extra eine Wischwasserleitung von



Breite Dachsäulen und nicht voll versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

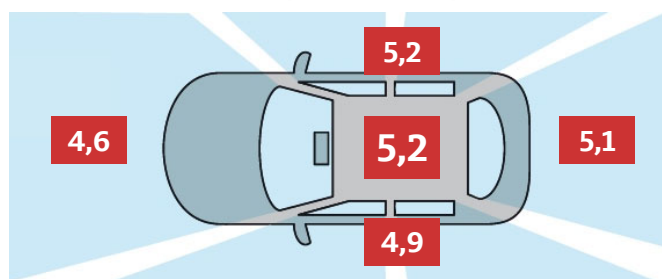
vorn nach hinten bis in den Heckdeckel gelegt wurde. Bodennahe Hindernisse wären aufgrund des hohen Hecks ohne die Rückfahrkamera nicht zu sehen. Die Rundumsicht fällt insgesamt mangelhaft aus, die breiten Dachsäulen, vor allem die hinteren C-Säulen, wie auch die sehr hohe Hutablage behindern die Sicht nach draußen erheblich. Gerade beim Rechtsabbiegen muss man mehr aufpassen. Die hinteren Kopfstützen sind zwar höhenverstellbar, bleiben aber teilweise im Sichtfeld der Heckscheibe. Voll-LED-Scheinwerfer sind serienmäßig, sie leuchten hell und homogen; die Leuchtweite wird automatisch geregelt, eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht. Ebenso Serie sind das Abbiegelicht, das seitlich ausgesprochen weit bis auf Höhe der hinteren Türen scheint, und der blendfreie Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattiert. Vom Laserfernlicht scheint sich BMW zu verabschieden, für den neuen i7 ist diese (aus ADAC Sicht überbewertete Technik) jedenfalls nicht mehr zu haben. Dass die Münchner aber zudem auf eine Kurvenlichtfunktion mit schwenkenden Lichtkegeln verzichten, ist sehr schade. Da tröstet es nicht, dass die Konturen der überdimensionierten Niere an der Front beleuchtet sind, auch während der Fahrt - BMW nennt das "Iconic Glow" und verbaut es im xDrive60 serienmäßig.

⊕ Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um dem Fahrer einen besseren seitlichen Überblick zu ermöglichen. Automatisch abblenden können nur der

Innenspiegel und der linke Außenspiegel. Allgemein sind die Spiegel ausreichend groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

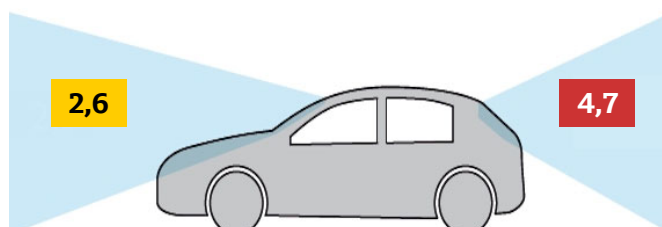
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



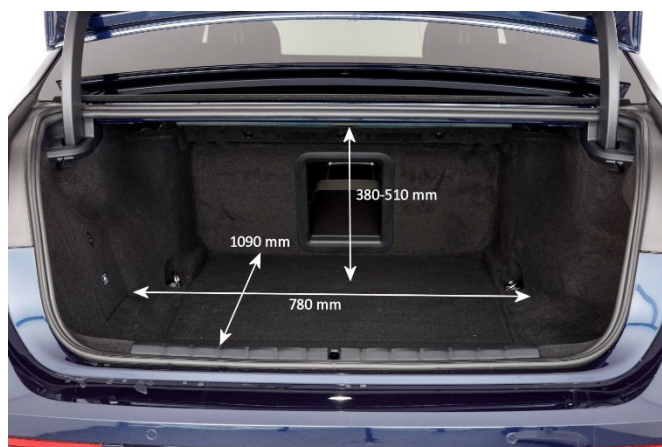
2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit knapp 48 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) erweist sich die Sitzhöhe vorn als praxistauglich, für eine Limousine sogar relativ hoch - das große Batteriepaket im Fahrzeugboden spielt hier sicher eine Rolle. Von Vorteil sind außerdem die vergleichsweise großen Türausschnitte, so dass vorn wie hinten das Ein- und Aussteigen recht leicht fällt. Die Schweller sind weder zu hoch noch zu breit. Haltegriffe am Dachhimmel sind vorn und hinten verbaut. Das schlüssellose Zugangssystem ist serienmäßig, ebenso die Umfeldbeleuchtung im Dunkeln. Der Schlüssel verfügt über einen Motionssensor und wird nach kurzer Zeit abgeschaltet, wenn er nicht bewegt wird. Außerdem wird die Entfernung zwischen Schlüssel und i7 gemessen (UWB Technik), um ein

3,2 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum unterscheidet sich praktisch nicht von dem eines "normalen" 7er-BMWs - mit allen Vor- und Nachteilen. Vorteil ist, dass die Batterie den Stauraum nicht einschränkt und das Volumen von 410 l durchaus praxistauglich ist. Ein klarer Nachteil ist allerdings die starre Rückbank, so dass sich das Volumen nicht erweitern lässt. Etwa sechs handelsübliche Getränkeboxen lassen sich im Kofferraum verstauen. Unter dem

Überbrücken des Funksignals für einen Fahrzeugdiebstahl zu erkennen und zu unterbinden. Im Test konnte das Fahrzeug noch geöffnet, aber nicht gestartet werden; BMW hat ein Software-Update zugesagt, um die Entfernungsmessung zu optimieren und die Sicherheit zu verbessern. Alle vier Türen werden an drei Positionen sicher festgehalten, die Softclose-Automatik, welche die Türen leise ins Schloss zieht, ist Serie. Gegen Aufpreis gibt es elektrische Türen, die selbsttätig öffnen und schließen.



Der Kofferraum mit 410 l Volumen ist zwar nicht besonders üppig dimensioniert, aber in dieser Fahrzeugklasse üblich.

Kofferraumboden gibt es noch etwa 50 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien wie die Ladekabel gut eignet. Ein weiteres

Fach unter der Fronthaube, ein sogenannter Frunk, steht nicht zur Verfügung.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die elektrische Heckklappe gehört zum Serienumfang; ebenso das schlüssellose Zugangssystem, womit zusätzlich das berührungslose Öffnen und Schließen des Kofferraums über einen „Fußschwenk“ unter die Heckschürze möglich ist - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Da der Kofferraumdeckel nach oben und nach vorn klappt, steht er nicht im Weg - allerdings sollte man durchaus auf den abstehenden Metallbügel des Schlosses achten, um sich nicht schmerzhaft den Kopf zu stoßen. Wie bei Limousinen üblich, fällt die Kofferraumöffnung nicht allzu groß aus, was die Nutzbarkeit im Alltag etwas einschränkt - Kombis oder Schräghecklimousinen mit großer Klappe sind hier klar im Vorteil. Die Ladekante liegt mit knapp 73 cm schon relativ hoch über der Fahrbahn, innen stört die rund 14 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und Boden. Zwei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn angemessen aus.

⊖ Es gibt keine 12-V-Steckdose im Kofferraum - diese wäre beispielsweise für den Betrieb einer Kühlbox durchaus praktisch.

4,3 Kofferraum-Variabilität

⊖ Umklappbare Rücksitzlehnen sind für den i7 nicht erhältlich - das schränkt die Möglichkeiten leider sehr ein. Immerhin gibt es serienmäßig eine Durchladeluke in der Lehne für lange Gegenstände wie Skier. Im Kofferraum sind vier Verzurrösen verbaut, um Gegenstände zu fixieren; sie



Die ca. 73 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

befinden sich weit genug unten, so dass ein Bodennetz eingespannt werden kann. Seitlich rechts findet man ein Bodenfach, um kleine Gegenstände unterbringen zu können. Auch unter dem Kofferraumboden hat man weiteren Stauraum. Es gibt zwei Taschenhaken an den Seiten.

1,7 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Das bekannte Bediensystem von BMW musste einige Neuerungen über sich ergehen lassen - die Vorteile wie auch die Notwendigkeit mögen sich weder dem BMW-Novizen noch dem erfahrenen iDrive-Nutzer so recht erschließen. Es hat sich der Menüaufbau an vielen Stellen geändert, er orientiert sich nun mehr am App-Sammelsurium aktueller Smartphones als an bisher bewährten BMW-Strukturen. Zuerst beim neuen iX eingeführt, kommt das Operating System der 8. Generation samt darauf ausgelegtem Bedienkonzept auch beim i7 zum Einsatz. Am auffälligsten ist wohl, dass die Tasten für die Klimaautomatik weitgehend verschwunden sind, die Steuerung erfolgt nun über das große Touchdisplay. Die Bedienung der Klimatisierung wird damit deutlich umständlicher und komplizierter. Auch die äußerst praktischen, weil frei belegbaren



Der BMW überzeugt im Innenraum mit ausgezeichneter Material- und Verarbeitungsqualität. Nur die Funktionalität kann nicht immer überzeugen.

Favoritentasten sind passé, jetzt stehen programmierbare Shortcuts über einen Displaywisch vom oberen Rand nach unten zur Verfügung. Das wirkt wie aus der Not heraus geboren und kann dem bisherigen Konzept nicht das Wasser reichen. Dass sich ausgerechnet BMW als einstiger Vorreiter dieser Innovation nun davon verabschiedet, ist unverständlich. Der iDrive-Controller wurde etwas umgestaltet und sieht modern und stylisch aus. Nur hat leider die Bedienbarkeit sehr darunter gelitten, immer wieder dreht man versehentlich zu weit (Rasterung zu leichtgängig) oder drückt nicht exakt in die gewünschte Richtung (Drückwiderstand zu hoch). Immerhin: Der neue Drehregler zeigt, wie ausgereift und durchdacht der alte iDrive-Controller war und dass es offenbar nicht trivial ist, diese Steuereinheit ergonomisch perfekt zu gestalten.

⊕ Hat man sich mit den neuen Marotten des i7 arrangiert, kann man ihn gut steuern und bedienen. Wer auf Touchbedienung Wert legt, kann neben dem iDrive auch per

Fingerdruck und -wisch auf dem Infotainmentmonitor arbeiten. Für die Touchbedienung könnte das Display etwas näher beim Fahrer sein. Die Steuerung über Gesten ist im kleinen Umfang ebenfalls möglich. Das System reagiert auch auf recht frei formulierte Sprachbefehle. Es gibt viele Automatikfunktionen, die sehr gut abgestimmt sind. Sitze und Lenkrad sind schnell und elektrisch eingestellt, man findet zügig eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über Tasten links vom Lenkrad gesteuert und am Lenkrad selbst setzt BMW für die Einstellung von Tempomat oder Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Das Layout auf den beiden hochauflösenden Bildschirmen für Kombiinstrument und Infotainment kann man ein Stück weit nach den persönlichen Vorlieben anordnen. Der analoge Tacho bleibt aber in allen Varianten zu grob skaliert, um die digitale Anzeige der Geschwindigkeit kommt man nicht herum.

0,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der i7 hat eine umfassende Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem Professional mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die Remote und ConnectedDrive Services sind die ersten zwei Jahre inklusive (bis 2020 waren es drei Jahre), danach kostenpflichtig - nur die elektroautospezifischen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten sind längere Zeit kostenfrei. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Die induktive Ladeschale mit Verstärkung des Funksignals ist ebenso stets an Bord. Für höchste Klanggenüsse gibt es serienmäßig das Surround Soundsystem von Bowers & Wilkins, es umfasst immerhin 21 Lautsprecher und liefert eine

Gesamtleistung von 895 Watt. Natürlich geht hier noch mehr mit der aufpreispflichtigen Diamond-Variante - für knapp 6.000 Euro gibt es mehr Lautsprecher (35 Stück), mehr Systemleistung (1.965 Watt) und mehr Soundfunktionen (z.B. 4D Audio, fahrdynamische Klangregelung). Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann. Gegen Aufpreis bietet BMW das Fond-Entertainment Experience Paket; dieses enthält einen 31,3 Zoll großen Monitor im 32:9 Breitbildformat für die Fondpassagiere, welcher sich vom Dachhimmel herunterklappen lässt. Der Theatre Screen genannte Bildschirm hat nicht nur eine 8K Auflösung, sondern kann auch über Touch bedient werden. Dessen Bedienung ist ebenso über die Command-Displays in den hinteren Türen möglich, was unschöne Fingerabdrücke am großen Monitor vermeidet.

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt sehr großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis knapp zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Menschen ausreichen. Die Innenbreite ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl. Das

wird zwar durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole etwas geschmälert, gewinnt jedoch durch das serienmäßige Panoramadach und die vergleichsweise großen Fensterflächen.

1,8 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe geht es nicht weniger fürstlich zu, die Platzverhältnisse im i7 sind üppig - mit der neuen 7er-Generation gibt es nur noch die "Langversion". Bis zwei Meter große Personen finden genug Kopffreiheit, die Beinfreiheit ist noch deutlich üppiger, selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das gute Raumgefühl wird allenfalls durch den wuchtigen Mittelunnel etwas beeinträchtigt - hier merkt man, dass der i7 nicht nur als reines Elektroauto entwickelt wurde. Das große serienmäßige Panoramadach reicht aber bis zur Rückbank und bringt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m bequemen Platz.

2,8 Innenraum-Variabilität

Wie bei viertürigen Limousinen meist üblich, ist der Innenraum kaum variabel. So lassen sich im getesteten i7 die hinteren Sitze nicht einstellen oder umklappen. Ablagen findet man dagegen genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter, große Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole. Das sonst bei BMW übliche kleine Fach links unten im Armaturenbrett hat der i7 leider nicht, dafür sind alle

Türtaschen mit Leder und Teppich ausgeschlagen, so dass harte Gegenstände darin nicht klappern. Hinten hat der BMW Türfächer mit Flaschenhaltern sowie Getränkehalter in der Mittelarmlehne zu bieten. Hinter den Vordersitzen gibt es geschlossene Lehnentaschen. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet, abschließbar und mit feinem Filz auskleidet.

1,2 KOMFORT

1,1 Federung

⊕ Die großen 20 Zoll Reifen machen es für das Fahrwerk nicht einfach - dennoch pariert die serienmäßige Luftfederung samt adaptiver Dämpferregelung die schweren Räder mit Bravour. Bei Bedarf kann die Bodenfreiheit etwas erhöht werden, praktisch z.B. beim Überfahren von höheren Schwellen oder Feldwegen. Bei höheren Geschwindigkeiten wiederum senkt sich die Karosserie etwas ab und reduziert damit die Luftwiderstände. Im standardmäßigen Comfort-Modus federt der i7 ausgesprochen komfortabel, die Aufbaubewegungen bleiben dabei dennoch moderat. Im Stadtverkehr sind selbst grobe Verwerfungen wie versenkte Kanaldeckel oder Asphaltflicken für die Insassen nur entfernt spürbar, oft mehr akustisch als wirklich durch

Karosserieanregungen zu spüren. Kopfsteinpflaster wird einwandfrei gedämpft und ist nur leise zu hören. Auch bei Überlandgeschwindigkeiten spricht das Fahrwerk bei feinen wie größeren Anregungen sehr sensibel an und bietet somit stets einen standesgemäßen Federungskomfort. Auf der Autobahn werden Unebenheiten wie Bodenwellen und Querfugen gekonnt gefiltert, der Langstreckenkomfort ist ausgesprochen gut. Wer die Arbeit des Fahrwerks verbindlicher spüren möchte, kann in den Sportmodus wechseln. Es reduzieren sich die Karosseriebewegungen und die Insassen werden deutlicher über die Straßenzustände informiert. Aber auch in diesem Modus bleibt der Komfort gut.

1,6 Sitze

⊕ Bereits die Seriensitze im i7 bieten einen sehr angenehmen Sitzkomfort - obwohl die Einstellmöglichkeiten nicht besonders umfangreich sind. Immerhin funktioniert alles elektrisch, inklusive Memoryfunktion. BMW polstert die Sitze geschickt, so dass sich für unterschiedliche Staturen ein bequemer Sitzkomfort ergibt. Wer mehr Einstellmöglichkeiten möchte, kann die Multifunktionssitze vorn bestellen, dann

können Sitzflächenlänge, Sitzlehnenbreite und der obere Teil der Lehne einzeln justiert werden. Die 4-Wege-Lordosenstützen vorn sind immer Serie. Sie lassen sich um eine Massagefunktion ergänzen. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Kopfstützen sind in Höhe und Längsrichtung einstellbar. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut

konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMWs ein Manko. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne lässt sich nicht in der Höhe verstellen. Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorn zu, aber dank angenehmer Polsterung kaum weniger bequem.

1,2 Innengeräusch

⊕ Der Testwagen ist mit dem optionalen Klima-Akustik Paket ausgestattet. Das umfasst unter anderem Doppelverglasung für alle Scheiben. Die aufwendige Dämmung wirkt, im i7 ist man ausgesprochen ruhig unterwegs. Bei 130 km/h liegen nur 62,7 dB(A) Schalldruck im Innenraum an, bei Telefonaten über Freisprecheinrichtung ist für den Gesprächspartner das Fahren praktisch nicht zu hören.

0,6 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk stattet BMW den i7 mit einer Vierzonen-Klimaautomatik aus. Wie bei den meisten Elektroautos üblich, ermöglicht die serienmäßige Standklimatisierung Aufheizen oder Abkühlen des Innenraums vor Fahrtbeginn, entweder über Vorprogrammierung oder ganz bequem über die Smartphone-BMW-App. Die Klimatisierungsintensität der Automatikfunktion kann für Fahrer, Beifahrer und den Fond separat gewählt werden, die Temperaturen und die Luftmengenverteilung sogar für alle vier Plätze einzeln. Ein Beschlag- und Luftgütesensor gehört ebenso zum Serienumfang wie Luftausströmer für die Fondgäste in der

Zumindest auf den äußeren beiden Sitzplätzen, die angemessen konturiert sind und sich optional um elektrische Einstellmöglichkeiten und eine Massagemöglichkeit ergänzen lassen. Der hintere Mittelsitz ist dagegen unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

Selbst bei 190 km/h kann man noch problemlos telefonieren - hier zeigt sich der Akustikkomfort besonders deutlich. Die Elektromotoren sind praktisch nicht zu hören, auch die sonstigen Fahrgeräusche wirken in weite Ferne gerückt. Am ehesten sind dezente Windgeräusche im Bereich der A-Säulen zu vernehmen - aber auch nur, weil es sonst ausgesprochen leise zugeht.

Mitte und an den Seiten. An kalten Tagen sorgen die beheizbaren Vordersitze für Behaglichkeit, gegen Aufpreis gibt es überdies beheizbare äußere Fondsitze, Lenkradheizung sowie beheizbare Armauflagen vorn und hinten. An heißen Sommertagen sorgt die optionale Sitzlüftung (vorn und hinten) dafür, dass man auf den Ledersitzen nicht ins Schwitzen gerät. Stärker getönte Scheiben ab der B-Säule (Option) und Sonnenrollos (Serie für Heckscheibe und Seitenscheiben hinten) schützen vor zu starker Sonneneinstrahlung. In der Optionsliste finden sich auch so exotische Extras wie die Ionisierungs- und Beduftungsfunktion.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen

⊕ Bis auf die "opulente" Front wirkt der i7 als klassische Limousine eher gediegen - als xDrive60 kann er aber auch ganz anders. Denn er wird von zwei Motoren angetrieben, der vordere leistet bis zu 258 PS und 365 Nm Drehmoment, der hintere bis zu 313 PS und 380 Nm maximales Drehmoment. Zusammen ergibt sich eine Systemleistung 544 PS und 745 Nm Drehmoment - in etwa die Leistung eines früheren 760Li mit Zwölfzylindermotor. Entsprechend standesgemäß ist der Vortrieb - BMW verspricht glaubhafte 4,7 s von 0 auf 100 km/h und regelt seinen i7 erst bei 240 km/h ab. Die Messwerte

bestätigen die versprochene hohe Leistung, von 15 auf 30 km/h beschleunigt der i7 in nur 0,7 s. Die für Überholmanöver wichtige Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt in 2,5 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 3,2 s und damit kaum langsamer. Und das trotz eines Testgewichts von über 2,8 t. Beeindruckend und für ein Elektroauto nicht selbstverständlich ist überdies die oberhalb von 120 km/h sehr nachdrückliche Geschwindigkeitszunahme - im xDrive60 steckt eigentlich ein verkappter Sportwagen, die Freude am Fahren wird also auch mit Elektroantrieb bedient.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ BMW baut nicht erst seit gestern Elektroautos, immerhin startete der i3 vor rund 10 Jahren. Wie zu erwarten hat der i7 ein sehr ausgereiftes Elektromotorsystem mitbekommen, das vibrationsfrei und geräuschlos zu Werke geht. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben ihre

Leistung gleichmäßig ab und lassen selbst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum nach. Wie schon bei iX3, iX und i4 liefert auch der i7 eine perfekte Vorstellung ab.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der i7 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg ziehen die Motoren gleichmäßig und vehement los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An der Bedienung über den kleinen Hebel auf der Mittelkonsole gibt es wenig auszusetzen; im ersten Moment ist es ungewohnt, man hat die Funktionalität aber schnell verinnerlicht und weiß die gute Ergonomie zu schätzen. In Stufe D ergibt sich eine geringe Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte. Leider nur über

das Menü und nicht beispielsweise über Paddel am Lenkrad lassen sich verschiedene Rekuperationsstufen einstellen. Es gibt überdies den Menüpunkt der dynamischen Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer; die Abstimmung ist gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Dennoch muss man hier attestieren, dass VW die Abstimmung der dynamischen Rekuperation bisher am Besten hinbekommen hat. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der niedrige Schwerpunkt und der lange Radstand wirken sich positiv auf die Fahrstabilität aus. Der i7 fährt gelassen über gute wie schlechte Straßen, zeigt dabei nur moderate Aufbaubewegungen und gefällt mit seinem guten Geradeauslauf. Dabei lässt er sich auch durch Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen - und das trotz der üppigen und breiten Bereifung. Kurven nimmt er tendenziell leicht untersteuernd, bleibt aber selbst bei hohen Geschwindigkeiten gut beherrschbar. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken etwas zu, sind aber weder auffällig noch störend; wer es verbindlicher haben möchte, kann den Sportmodus aktivieren. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen hat man trotz der hohen Leistung nicht, denn es werden beide Achsen angetrieben und die Traktionskontrolle regelt sehr schnell und effektiv. BMW versteht es, standesgemäßen Komfort mit

beachtlicher Agilität zu verbinden. Das zeigt sich besonders beeindruckend beim ADAC Ausweichtest. Der i7 reagiert gut auf Lenkbefehle, bleibt stets beherrschbar. Dabei tritt kaum Untersteuern auf, Übersteuern ebenso wenig. Die Allradlenkung leistet ganze Arbeit, einerseits hat man stets ein gutes und sicheres Fahrgefühl, andererseits hört man außen kaum Reifenquietschen - ein Indiz für die geschickte Regelung aller Fahrzeugkomponenten, die das Überschieben über die Räder möglichst vermeidet. Auffällig ist auch der geringe Geschwindigkeitsabbau innerhalb des Ausweichtests, der auf nur moderate ESP-Eingriffe und kaum bremsendes Untersteuern hindeutet. Im Grenzbereich, wenn man deutlich zu schnell in die Kurve geht, untersteuert der i7 kurzzeitig, baut so die nötige Geschwindigkeit ab und durchfährt im weiteren Verlauf sicher den Parcours, wobei der Fahrer stets nachkorrigieren kann.

1,7 Lenkung

⊕ Der i7 bringt serienmäßig die Integral-Aktivlenkung mit, wie BMW seine Allradlenkung nennt. Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken die Hinterräder entgegen der Vorderräder und verkleinern den Wendekreis - im Falle des i7 mit seinen knapp 5,40 m Länge durchaus hilfreich. Bei höheren Geschwindigkeiten werden die hinteren Räder ein wenig in die gleiche Richtung wie die vorderen eingeschlagen, was sich stabilisierend auswirkt. Nebenbei wird der Lenkaufwand je nach Geschwindigkeit angepasst, so dass man beim Rangieren nur 2,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag

zu Anschlag benötigt. Die Lenkung des i7 ist um die Mittellage nicht zu direkt übersetzt, dadurch wirkt er nicht nervös und insgesamt souverän, eben gut zum Fahrzeug passend. Bei Bedarf kann er aber dennoch sehr dynamisch bewegt werden. Die Zielgenauigkeit ist sehr gut, man kann auf kurvigen Landstraßen sauber seine Linie ziehen. Die Zentrierung gerade bei höheren Geschwindigkeiten ist einwandfrei, für lange Touren perfekt. Antriebseinflüsse in der Lenkung sind trotz der hohen Leistung nicht zu spüren.

2,5 Bremse
























⊕ Am Bremsgefühl gibt es im Alltag nichts auszusetzen, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure sehr gut hinbekommen – den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernehmen die Elektromotoren, die dabei als Generator arbeiten. Muss der i7 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 35,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein ordentliches Ergebnis. Die Bremsleistung lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im i7 als Topmodell der Elektroflotte müssen natürlich alle Assistenz- und Sicherheitssysteme verfügbar sein, die das Konzernregal hergibt. Allerdings ist nicht alles serienmäßig, denn das "Driving Assistant Plus" Paket kostet tatsächlich Aufpreis, trotz des sehr hohen Grundpreises. Erst dann ist ein adaptiver Tempomat (ACC) und ein Spurführungsassistent an Bord. Der Testwagen in Basisausstattung muss sich daher mit einem banalen Tempomat zufrieden geben. Die notwendige Sensorik ist an Bord, per Software-Update kann auf das "Plus" erweitert werden - wobei die Ausstattung wirklich Serie sein sollte. Ansonsten sind aber die wichtigsten Assistenten serienmäßig an Bord. Neben Spurhalte- und Spurwechselassistenten gibt es eine Verkehrszeichenerkennung und natürlich den Notbremsassistenten, der z.B. auch Fahrradfahrer zuverlässig erkennt. Die Radarsensoren am Heck werden für die Querverkehrswarnung beim rückwärts Ausparken genutzt und auch für die Ausstiegswarnung, wenn sich von hinten Verkehrsteilnehmer nähern. Will man assistierte Spurwechsel durchführen, muss man das Driving Assistant Professional Paket ordern. Dann wird man überdies vor Querverkehr vorn gewarnt und in engen Baustellen in der Fahrbahnmitte gehalten. Auch Rettungsgassen bildet der BMW automatisiert, falls notwendig. Bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren, und je nach Einstellung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig in die Spur zurück. Möchte man die Fahrspur wechseln, warnt der BMW vor Fahrzeugen auf der Nebenspur und lenkt im Bedarfsfall sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur. Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Opulent wirkt das wiederum serienmäßige Head-up-Display, hier werden auf

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Wunsch auch detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch

die Warnblinkanlage aktiviert. Der i7 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Luftdrücke radselektiv anzeigen kann.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es bisher nicht. Allen aktuellen bisher getesteten BMW-Modellen wurde aber ein guter Insassenschutz attestiert, so dass auch beim Flaggschiff der Marke von einem hohen Sicherheitsniveau ausgegangen werden kann. Front- und Seitenairbags vorn sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind ebenso an Bord wie ein Centerbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Die Kopfstützen reichen vorn für zwei Meter große

Personen, hinten ist man bis 1,75 m Körpergröße gut geschützt. Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab. Außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen bei einem Aufprall sind serienmäßig.

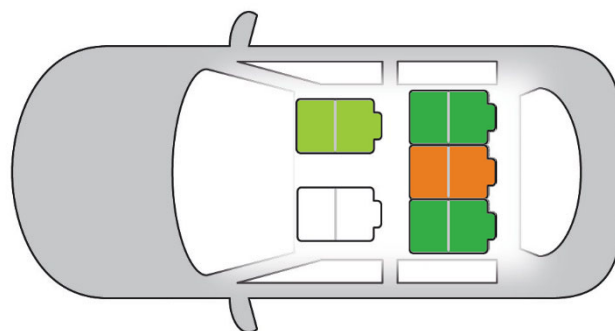
2,2 Kindersicherheit

⊕ Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich über das Infotainment-Menü deaktivieren. Die hinteren Türen können über Tasten an der Fahrertür gesperrt werden, die Kindersicherung ist somit ausreichend. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, hinten auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Dank üppiger Beinfreiheit haben selbst Kindersitze mit platzeinnehmender Basis genug Platz, ohne die Bewegungsfreiheit auf den Vordersitzen nennenswert einzuschränken.

⊖ Der Mittelsitz in der zweiten Reihe ist für die Fixierung per Gurt nicht sonderlich gut geeignet, da der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu gering ist; eine Isofix-Halterung gibt es an dieser Position nicht.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,8 Fußgängerschutz

Der BMW i7 verfügt über eine aktive Motorhaube, die sich im Falle eines Zusammenstoßes mit einer Person schnell anhebt und so über einen größeren Bereich nachgeben kann, um das Verletzungsrisiko zu verringern. Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Zudem verfügt der i7 über einen

akustischen Fußgängerschutz, der bis etwa 30 km/h ein Geräusch erzeugt, um andere Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen. Ein Nachtsichtsystem, um Personen und Wildtiere auch ohne direktes Scheinwerferlicht erkennen zu können, wird nicht angeboten.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,3 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest konnte der i7 xDrive60 einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 22,0 kWh pro 100 km erzielen. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW); um die netto 101,7 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf

voll zu laden, werden 119,9 kWh benötigt. Das Antriebssystem des i7 ist durchaus effizient, allerdings könnten die Ladeverluste durchaus niedriger ausfallen. Der BMW kann trotz der enormen Motorleistung verhältnismäßig sparsam unterwegs sein, vor allem bei höherem Tempo steigt sein

Verbrauch nicht so deutlich an wie bei manchen Konkurrenten. Die Effizienzmaßnahmen und das geschickte Thermomanagement zahlen sich offenbar aus. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den großen Elektro-BMW eine Reichweite von 545 km. Aus den 22,0 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 110 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das

Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 47 Punkte. Wie die meisten Elektroautos ist der i7 im urbanen Bereich am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 570 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

2,4 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 22,0 kWh pro

100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 89 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der i7 im Bereich Schadstoffe 36 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte schon heute erzielen. In der Summe steht der BMW für ein derart schweres und kräftiges Auto aber gut da, weil er 83 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 139.900 Euro - das ist der Basispreis für den i7 xDrive60. Ein enormer Preis, der sich allerdings beim Blick in die Ausstattungsliste etwas "relativiert". Denn der Basis-i7 bringt bereits viele Details mit, die selbst bei der direkten Konkurrenz noch Aufpreis kosten. Es empfehlen sich zwei Pakete zu nehmen, das Driving Assistant Plus, damit der adaptive Tempomat dabei ist, und das Klima-Akustik-Paket, das neben den Sitzheizungen und der Scheibentönung hinten auch die Doppelverglasung enthält, welche den i7 wunderbar leise während der Fahrt macht und damit perfekt zum Antrieb passt. Dann hat man ein rundes Paket, das allerdings Kosten von deutlich über 2.000 Euro pro Monat mit sich bringt - wobei etwa 78 Prozent davon auf den Wertverlust entfallen. Steuer fällt in Deutschland bis 2030 keine an, dafür ist die Versicherung richtig teuer (Typenklassen: Haftpflicht 22, Teil- und Vollkasko jeweils 30). Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine klassischen Motorölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden,

wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Maßgeblich hängen die langfristigen Kosten von der Haltbarkeit der Batterie ab; BMW gibt auf das ganze Auto zwar nur drei Jahre Gewährleistung, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies eher geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 545 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 382 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. BMW hat ein aufwendiges Thermomanagement verbaut, das die Batterien in einem möglichst optimalen Temperaturfenster halten soll und so die Batteriealterung minimiert. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	400 kW(544 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	135 kW
maximales Drehmoment	745 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	22,0 kWh/100km / 546 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	105,7 kWh/101,7 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	119,9 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/Menü

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie: RRW 60km "RRW gering/Laden?", RRW 40km "RRW sehr gering/Ladestation suchen?" Batt. gelb

Leistungsreduzierung

Notfallstrecke bei Neustart

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	rechts hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

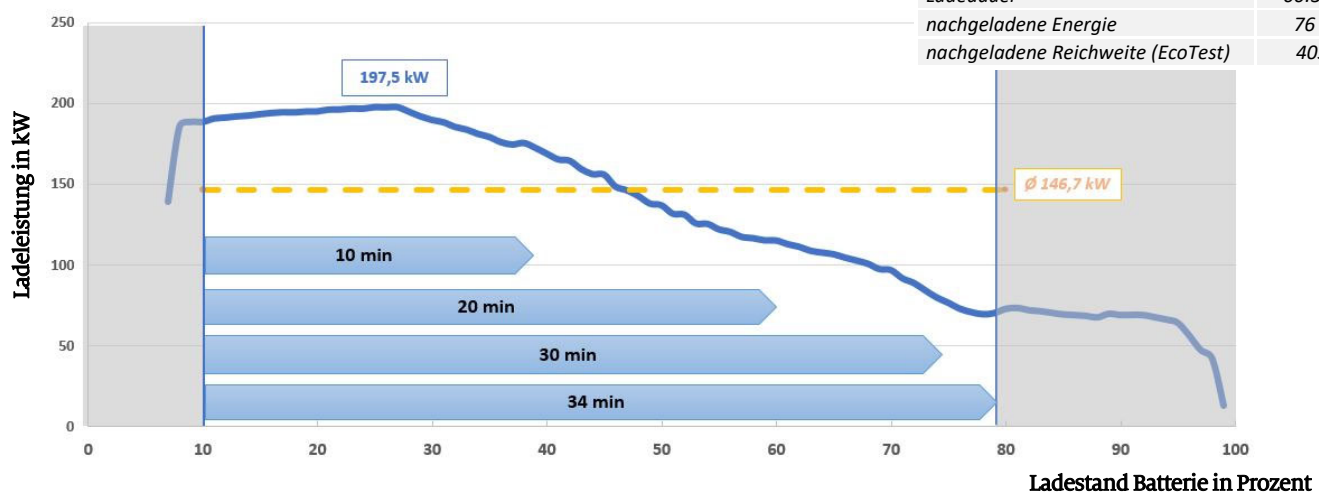
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW, Phasen
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	92 - 52 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	92 - 16 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	29 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 195 kW	34 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	146,7 kW
Ladedauer	00:34:19
nachgeladene Energie	76 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	405 km

NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, zwei stromerregte Synchronmotoren	
Leistung	400 kW/544 PS
Maximales Drehmoment	745 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,6 m ² /0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/50 R19
Länge/Breite/Höhe	5.391/1.950/1.544 mm
Leergewicht/Zuladung	2.715/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80 kg/-
Batteriekapazität brutto/netto	105,7/101,7 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R20 105Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,5/12,4 m
Ecotest-Verbrauch	22,0 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 110 g/km)
Reichweite	545 km
Innengeräusch 130 km/h	62,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.195 mm
Leergewicht/Zuladung	2.630/600 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410 l/-/-

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	138 Euro	Werkstattkosten	138 Euro
Fixkosten	186 Euro	Wertverlust	1647 Euro
Monatliche Gesamtkosten	2109 Euro		
Steuer pro Jahr	99 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/30/30		
Basispreis i7 xDrive60	139.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.08.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	147.040 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.531 km
Auffälligkeiten/Mängel	kleine Softwarebugs

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

BMW i7 xDrive60

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.190 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	erie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-/Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	2.490 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.350 Euro
Metalllackierung	ab 1.150 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,7

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	0,9
Verarbeitung	1,1	Fahrlösungen	0,7
Alltagstauglichkeit	3,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	3,2	Fahrstabilität	1,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	4,3	Bremse	2,5
Innenraum	1,7	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	0,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	1,5	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	1,8	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	1,9
Komfort	1,2	Verbrauch/CO2	1,3
Federung	1,1	Schadstoffe	2,4
Sitze	1,6		
Innengeräusch	1,2		
Klimatisierung	0,6		

Stand: März 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer