

	Elektro-Motor
	97.030 €
	300 kW/408 PS
	519 km
	21,1 kWh pro 100 km



BMW iX xDrive45

Als das Elektro-SUV Ende 2021 auf den Markt kam, sorgte es für große Aufruhr. Das lag vor allem am umstrittenen Design, das nicht nur unter der BMW-Fangemeinde auf wenig Gegenliebe stieß. Nun wurde der iX einer Modellüberarbeitung unterzogen. Der Fokus lag dabei auf der Steigerung der Effizienz. Eine optimierte Leistungselektronik sowie reibungsärmere Radlager sollen dem iX in Verbund mit dem deutlich größeren Akku der Basisversion (94,8 statt zuvor 71,0 kWh) einen deutlich größeren Aktionsradius beschern. Gleichzeitig wurde die DC-Ladeleistung von 150 auf 175 kW angehoben (die stärkeren Ausführungen schaffen sogar 195 kW). Mit gemessenen 36 Minuten für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent liefert der Stromer mit 400-V-Technik hier jedoch nur Durchschnittliches ab. Zur besseren Einordnung: Der in den Startlöchern stehende iX3 soll dank 800-V-Akkuspannung hierfür lediglich 21 Minuten benötigen und lädt mit bis zu 400 kW. Hinzu kommt, dass er deutlich effizienter sein soll und mit 108,7 kWh auch einen deutlich größeren Akku an Bord hat, was der Reichweite zuträglich ist. Zurück jedoch zum iX: Der erzielt im Test einen Verbrauch von 21,1 kWh/100 km (inkl. der Ladeverluste) und kommt etwas über 500 km weit. Da der BMW zudem mit einem luftigen Raumangebot und einem gehobenen Fahrkomfort aufwartet, ist er geradezu prädestiniert für die große Reise. Dabei begeistert er mit seinem leisen Innenraum, flauschigen Sitzen und hervorragend abgestimmten Assistenzsystemen. In der Stadt ist das ausladende SUV hingegen weniger gut aufgehoben, zu groß und unübersichtlich ist der wuchtige und massige Stromer. Die Serienausstattung fällt inzwischen umfangreicher aus als beim Modellstart, mindestens 83.500 Euro sind jedoch weiterhin ein happiger Preis. Das größte Problem des iX dürfte jedoch die interne Konkurrenz sein: Der technisch weit überlegene iX3 beginnt „bereits“ bei 74.700 Euro und lässt den frisch überarbeiteten iX nicht nur optisch ganz schön alt aussehen.

- ✓ **sehr gute Verarbeitung und nobles Interieur, großzügiges Raumangebot, gehobener Fahrkomfort, hohes Sicherheitsniveau, umfangreiche Serienausstattung**
- ✗ **ausladende und unübersichtliche Karosserie, kein Frunk, für Fahrzeugklasse nur mäßige Ladeleistung, hoher Preis**

ADAC Urteil

- 1,9 Autotest
- 4,4 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,5 Familie
- 4,8 Stadtverkehr
- 2,2 Senioren
- 2,8 Langstrecke
- 2,1 Transport
- 2,4 Fahrspaß
- 3,2 Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Audi Q6 e-tron, Hyundai Ioniq 9, KIA EV9, Mercedes EQE SUV, Volvo EX90



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,1 Karosserie	03	1,9 Fahreigenschaften	08
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	08
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,7 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	10
1,8 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,9 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		4,4 Autokosten	11
1,8 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	07	Motorvarianten	12
Innengeräusch	08	Eigenschaften des Elektroantriebs	13
Klimatisierung	08		
		Fahrzeugdaten	14
0,8 Antrieb	08	Bilder	15
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,1 Karosserie

1,3 Verarbeitung

✓ Der iX überzeugt mit einer sehr guten Verarbeitung und einer der Fahrzeugklasse entsprechenden Materialauswahl. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, die Passungen verlaufen schmal und gleichmäßig. Im Gegensatz zu den jüngsten BMW-Modellen besitzt der iX beispielsweise noch eine seitliche Einfassung der Frontscheibe, die verhindert, dass Wasser über die Seitenscheiben läuft. Der Unterboden ist vollständig verkleidet und damit nicht nur vor Schmutz und Beschädigungen geschützt, sondern auch besonders windschlüpfig.

Das Interieur hinterlässt ebenfalls einen sehr wertigen Eindruck, der nur durch einige wenige Nachlässigkeiten etwas geschmälert wird. Ab Werk ist der iX mit (Kunst-)Lederpolstern ausgestattet, die im Verbund mit den Applikationen in Metalloptik und den farblich abgesetzten Nähten am Armaturenbrett für ein nobles Ambiente sorgen. Auch die verwendeten Materialien wirken wertig und werden dem stolzen Fahrzeugpreis weitgehend gerecht. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind auch im unteren Bereich weich geschäumt, die Sonnenblenden sowie die Dachsäulen sind mit Stoff überzogen und das Handschuhfach mit Filz ausgekleidet. Leider gilt dies nicht für die Türfächer, in denen harte Gegenstände schep-pernd umherfliegen. Der Mitteltunnel besteht im vorderen Bereich, wo der iDrive-Controller angebracht ist und die Fahrerhände oftmals hinfassen, aus hartem Kunststoff - das passt nicht recht zum ansonsten geradezu luxuriösen Ambiente des iX.

✗ Die Türen mit den rahmenlosen Scheiben fallen nicht wie erwartet mit einem satten Ploppgeräusch ins Schloss, sondern schließen hart und bei heruntergefahrenen Scheiben sogar leicht scheppernd. Hinzu kommt, dass die Mechanik der elektrisch betätigten Türöffnung ziemlich lautstark arbeitet, was ebenfalls nicht recht zum luxuriösen SUV passt und keinen wertigen Eindruck hinterlässt.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der BMW iX xDrive45 besitzt eine netto 94,8 kWh große Batterie, die auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest in Höhe von 21,1 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von 515 km ermöglicht - ein guter Wert. Während man bei verhaltener Fahrweise und milden Temperaturen auch mehr als 600 km schaffen kann, fällt die Reichweite auf der Autobahn und bei tiefen Temperaturen deutlich geringer aus. Dann sollte man etwa alle 300 km nachladen. Im Gegensatz zum neuen BMW iX3 mit 800-V-System arbeitet der iX mit 400 V, weshalb die Ladeleistung angesichts der Fahrzeug- und Preisklasse wenig beeindruckend ausfällt. Für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent benötigt der Stromer an der Schnellladesäule unter idealen Bedingungen 36 Minuten. Zwar hat BMW die Ladeleistung der Einstiegsvariante im Zuge der Modellüberarbeitung von 150 auf 175 kW gesteigert, infolge des von 71,0 auf 94,8 kWh vergrößerten Akkupakets dauert das Laden von 10 auf 80 Prozent nun sogar rund fünf Minuten län-

ger. Zum Vergleich: Ein deutlich günstigerer Smart #5 benötigt für diese Übung nur halb solange. Mit Wechselstrom lädt der Stromer ab Werk mit 11 kW, gegen 1.200 Euro Aufpreis jedoch auch mit 22 kW. Ein leerer Akku ist in rund 5 h aufgeladen. An einer 11-kW-Wallbox verdoppelt sich die Ladezeit entsprechend. Während der AC-Ladeanschluss über eine integrierte Abdeckung verfügt, muss man für die DC-Ladung umständlich eine Kunststoffkappe ab- und anschließend wieder aufstecken. Praktisch: Der Ladeport wird beleuchtet, was die Handhabung bei Dunkelheit erleichtert. Gut gelöst: Die elektrisch betätigte Ladeklappe fährt seitlich auf und steht damit nicht im Weg. Der iX verfügt über eine sehr gut funktionierende Laderoutenplanung sowie die Möglichkeit, den Akku sowohl manuell als auch über die Zieleingabe eines Schnellladers vorzukonditionieren. Damit soll die Ladeleistung insbesondere bei tiefen Temperaturen verbessert werden.

Mit seiner Länge von 4,95 m und einer Breite inklusive Außenspiegeln von 2,24 m ist der iX ein recht sperriges Gefährt. Der Wendekreis von 12,2 m ist da sogar noch im Rahmen - die mitlenkenden Hinterräder helfen hier.

Der BMW verfügt ab Werk über das Reifenpannenset Plus. Das Gerät wird dabei mittels Magnet und Befestigungs-Pinn auf die Reifennabe aufgesetzt und kann im Gegensatz zu bisherigen Systemen während der Fahrt den Luftdruck nachregulieren. Innerhalb von nur 20 s nach der Montage des Systems soll der BMW damit wieder fahrbereit sein und damit bis zu 200 km bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h weit kommen. Doch Vorsicht: Das System lässt sich nur an originalen BMW-Felgen anbringen, die über die spezifischen Aufnahmen verfügen.

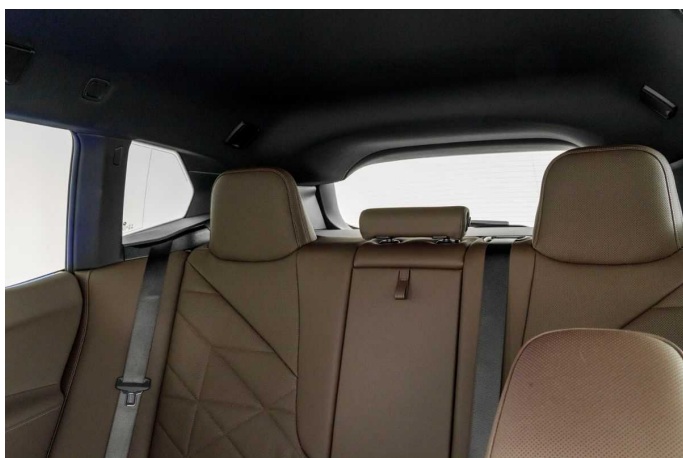
✓ Die Transportqualitäten des iX sind nicht nur für ein E-Auto außergewöhnlich gut: Er verfügt mit maximal 2,5 t über eine bemerkenswert hohe Anhängelast. Gebremste Anhänger dürfen die üblichen 750 kg wiegen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 100 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes ausreichen sollte. In Kombination mit dem serienmäßigen Allradantrieb und dem leistungsstarken E-Antrieb ist das SUV damit ein hervorragendes Zugfahrzeug. Allerdings steigt der Stromverbrauch bei hohen Zuglasten und/oder aerodynamisch ungünstigen Anhängern stark an und die Reichweite fällt im gleichen Zug stark ab.

Auch die Zuladung des Testwagens ist mit 600 kg üppig bemessen. Auf dem Dach dürfen davon bis zu 75 kg transportiert werden. Eine Dachreling hat der iX allerdings nicht zu bieten - ungewöhnlich für ein SUV.

2,1 Licht und Sicht

In puncto Rundumsicht erzielt der iX ein gerade noch befriedigendes Ergebnis. Insbesondere die Sicht schräg nach hinten ist wegen der breiten D-Säulen und der großen, aber nicht versenkbaren Fondkopfstützen stark eingeschränkt. Aber auch nach schräg vorn ist der Blick aus dem Auto nicht gut, da die

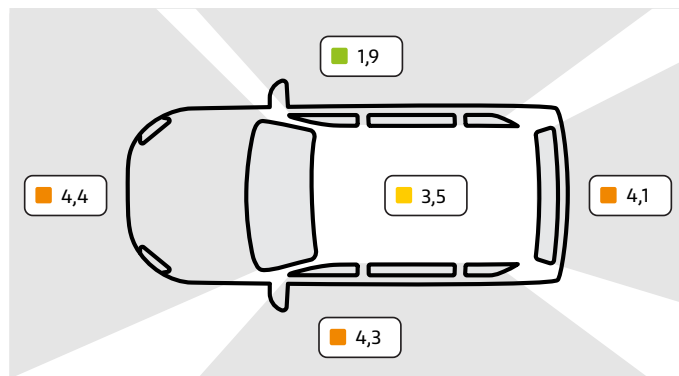
weit nach vorn gezogenen A-Säulen die Sicht versperren. Aufgrund der hohen Fahrzeugenden sind Hindernisse vor und insbesondere hinter dem Wagen nur aus großer Distanz erkennbar.



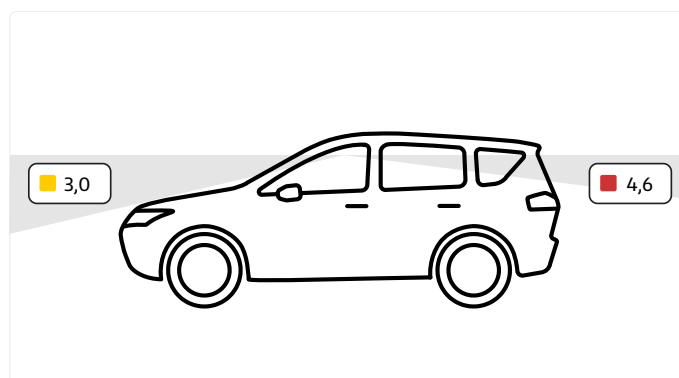
Die mäßige Rundumsicht wird v. a. durch die breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen der Rückbank beeinträchtigt.

✓ BMW stattet den iX mit dem „Parking Assistant“ aus, der das Ein- und Ausparken erleichtert. Hierzu gehören Parksensoren sowohl vorne als auch hinten, eine Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent für parallele Parklücken. Außerdem sind die Abstandswarner mit einer Notbremsfunktion ausgestattet, die beim Rückwärtseinparken Zusammenstöße mit einem Hindernis bis zu einer Geschwindigkeit von fünf km/h verhindert. Ein Rückfahrassistent speichert die letzten 50 Meter der Vorwärtsfahrt und kann den Weg auf Knopfdruck zurückfahren, was bei verwinkelten Einfahrten nützlich sein kann. Gegen happige 3.900 Euro Aufpreis (Innovationspaket) kann man den iX mit einem 360-Grad-Kamerasystem aufrüsten. Zusätzlich lässt sich das SUV dann auch per Smartphone bewegen. Somit lassen sich auch Parklücken nutzen, bei denen man weder ein- noch aussteigen kann.

Bereits ab Werk ist der Münchener mit LED-Scheinwerfern inklusive dynamischem Fernlichtassistenten, Abbiege- und Kurvenlicht und adaptiver Lichtverteilung (u. a. Kreisverkehr- und Autobahnlicht) ausgestattet. Auch eine dynamische Leuchtweitenregulierung ist Serie, wohingegen eine Scheinwerferreinigungsanlage leider nicht erhältlich ist. Die Laserlichtfunktion ist inzwischen nicht mehr erhältlich. Auch BMW ist inzwischen zu der Erkenntnis gekommen, dass diese Technik nur einen geringen Gewinn an Reichweite bringt und nicht in Relation zu den hohen Kosten steht – speziell wenn der Austausch eines Scheinwerfers von Nöten ist. Dafür lässt sich gegen Aufpreis die Kontur der großen BMW-Niere an der Front beleuchten („Iconic Glow“).



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

1,9 Ein-/Ausstieg

Durch die großen Türen und die erhöhte Sitzposition gestaltet sich das Ein- und Aussteigen recht komfortabel. Bei voll heruntergestelltem Sitz beträgt die Höhe des Sitzes über der Fahrbahn 62 cm. Der Schweller hat jedoch eine große Breite und Höhe, weshalb es leicht vorkommt, dass die Hosenbeine schmutzig werden. Praktisch: Hinten gibt es keinen Mittelunnel. Dadurch findet man im Fußraum nicht nur mehr Platz vor, auch das Durchrutschen auf der Rückbank geht dadurch leichter.

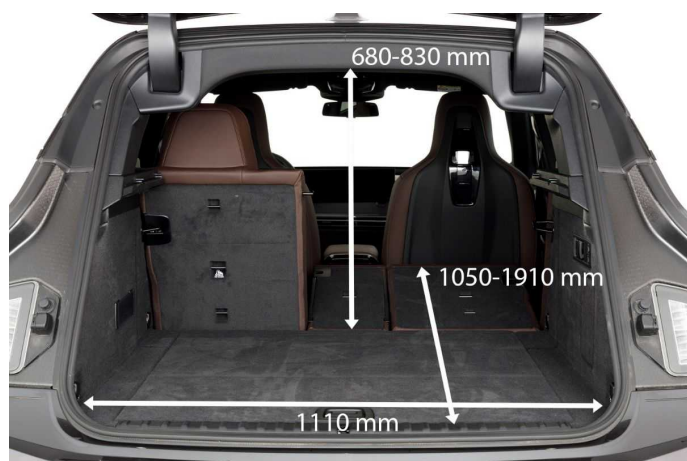
Der iX ist ab Werk mit einem Komfortzugang ausgestattet, zum Ent- und Verriegeln muss man den Schlüssel lediglich bei sich tragen, aber nicht hervorholen. Alternativ ist es auch möglich, das Fahrzeug mit einem kompatiblen Smartphone zu entriegeln und zu starten. Gegen Aufpreis ist eine Soft-Close-Automatik erhältlich, die die Türen sanft ins Schloss zieht.

✗ Beim iX gibt es keine Haltegriffe am Dachhimmel, was in dieser Fahrzeugklasse unverständlich ist. Ebenfalls störend: Die Sicherheitsgurte in der ersten Reihe sind auffallend schlecht zu greifen.

2,3 Kofferraum-Volumen

✓ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 395 l, was für ein SUV der oberen Mittelklasse nicht sonderlich viel ist. Entfernt man die Laderaumabdeckung, vergrößert sich der Stauraum auf 565 l. Alternativ kann man dann auch zwölf Getränkeboxen einladen. Klappt man die Rücksitzlehnen um

und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 810 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.520 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden gibt es einen zusätzlichen, rund 75 l großen Stauraum. Hier lässt sich beispielsweise das Ladekabel verstauen, einen Frunk hat der iX trotz der langen Fronthaube leider nicht zu bieten.



Das Standardvolumen fällt mit 395 l in Anbetracht der Fahrzeuggröße überschaubar aus. Immerhin ist der Gepäckraum variabel und gut nutzbar.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch. Betätigt wird sie entweder per Tastendruck (am Schlüssel, in der Fahrtür und an der Heckklappe) oder per Fußschwenk unter die Heckschürze. Die Klappe gibt eine große Laderaumöffnung frei, die großen Scharniere erschweren jedoch das Beladen mit sehr sperrigen Gegenständen. Die Öffnungshöhe fällt mit 1,90 m recht hoch aus. Große Personen müssen sich vor dem abstehenden Schlosshaken und den ausladenden seitlichen Teilen der Klappe in Acht nehmen.

Der iX wartet mit einer großen Kofferraumöffnung und dank der glattflächigen Gestaltung mit einer guten Nutzbarkeit auf.

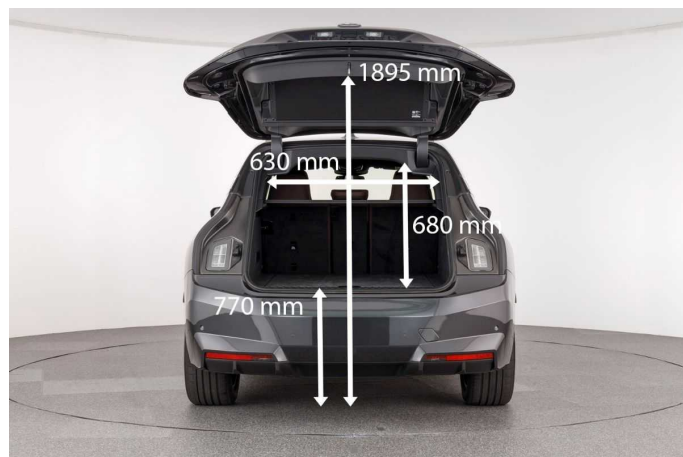
1,8 Innenraum

2,4 Bedienung

Im Cockpit hat sich im Zuge der Überarbeitung kaum etwas geändert. Auffälligste Neuerung ist das BMW Live Cockpit Professional inklusive Head-up-Display, das nun serienmäßig an Bord ist. Der iX ist inzwischen eines der letzten BMW-Modelle, das noch einen iDrive-Controller besitzt, mit dem sich das große Zentraldisplay alternativ zur Befehlseingabe via Touch steuern lässt. Trotz der nahezu idealen Voraussetzungen, kann die Bedienung nicht vollauf überzeugen. Der Controller lässt sich im Gegensatz zu vorherigen Versionen weniger zuverlässig steuern, sofern man ihn in eine Richtung schiebt ob ihn für die Auswahl eines Befehls drückt. Auch die Direktwahltasten rund um den Dreh-Drück-Steller lassen sich trotz der Stege zwischen den Bedienflächen nicht mehr so sicher bedienen wie

Die Ladekante liegt mit 77 cm ziemlich hoch über der Fahrbahn, befindet sich aber ist immerhin auf gleicher Höhe mit dem Ladeboden. Der Kofferraum wird dank der zwei LEDs in den Seitenwänden sowie der zusätzlichen Lampe in der Heckklappe bei Dunkelheit sehr gut ausgeleuchtet.

✗ Der hintere Teil der Laderaumabdeckung steht bei geöffneter Heckklappe im Weg und lässt sich nur umständlich ausbauen.



Die Ladekante liegt mit 77 cm über der Fahrbahn ziemlich hoch, zudem ist die Laderaumöffnung im oberen Bereich sehr schmal.

1,9 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. Die Entriegelung erfolgt elektrisch, entweder per Tastendruck unterhalb der Rückbank oder auf der rechten Seite des Kofferraums. Anschließend fallen die Lehnen automatisch um, das Aufstellen erfordert allerdings einen etwas größeren Kraftaufwand.

Die Ablagemöglichkeiten im Kofferraum fallen überschaubar aus. Wir vermissen praktische Ablagemöglichkeiten in den Seitenwänden, immerhin gibt es einen Taschenhaken sowie das recht große Staufach unter dem Ladeboden.

früher. So kommt es immer wieder zu nervigen Fehlbedienungen, weshalb man die Bedieneinheit nach kurzer Zeit wörtlich rechts liegen lässt. Hinzu kommt, dass die Befehlseingabe wegen der App-lastigen Menüstruktur oftmals deutlich länger dauert, als wenn man das jeweilige Icon direkt per Fingerzeig auswählt.

Auf der anderen Seite ist das Mittendisplay etwas zu weit vom Fahrer entfernt, weshalb man den rechten Arm unnötig weit ausstrecken muss. Das Bedienkonzept wirkt ergonomisch nicht zu Ende gedacht und scheint wie ein mäßiger Kompromiss. Das Kombiinstrument überzeugt mit tadelloser Ablesbarkeit und einer großen Auswahl an Darstellungsmöglichkeiten. Ist ein iPhone angeschlossen und die Apple-Navigationsapp "Karten" aktiv, wird diese sogar anstelle der BMW-Navigation im

Display angezeigt. Das Design der Geschwindigkeits- und Leistungsanzeige in Form eines Balkendiagramms stößt nicht nur bei uns, sondern auch bei vielen BMW-Fans nach wie vor auf wenig Zustimmung.

Die immens umfangreiche und nicht sonderlich intuitiv verständliche Menüstruktur der App-lastigen Bedienoberfläche (BMW Operating System 9) erfordert eine längere Eingewöhnung. Ebenfalls gewöhnungsbedürftig und weniger ergonomisch als unten am Sitz ist die Platzierung der Bedienelemente für die elektrische Sitzverstellung oben an der Türverkleidung. Ebenfalls umständlich: Weitergehende Sitzeinstellungen wie etwa die Intensität der Lendenwirbelstütze oder die Breite der Seitenwangen erfolgen über das Zentraldisplay, was zu einer starken Ablenkung vom Verkehrsgeschehen führen kann. Auch hier wären separate Bedienelemente die besser Lösung.

Die Klimabedienung erfolgt über den Touchscreen, eine separate Bedieneinheit gibt es nicht. Während die Innenraumtemperatur permanent am unteren Bildschirmrand eingeblendet ist und sich noch recht schnell verändern lässt, lassen sich Einstellungen wie die Luftverteilung nur umständlich über das Klimamenu anpassen. Überzeugen konnten uns das einwandfrei bedienbare Multifunktionslenkrad, die sehr gut funktionierende Sprachsteuerung, der praktische Drehregler für Lautstärke des Infotainmentsystems sowie die hervorragend bedien- und erreichbare Taste für die Warnblinkanlage. Letztere ist im Gegensatz beispielsweise zur 5er-Reihe als konventionelle Taste und nicht als berührungsempfindliche Bedienfläche ausgeführt.

Interessant: Die Gestensteuerung ist inzwischen nicht mehr erhältlich – von diesem Bedienkonzept haben sich die Münchner stillschweigend wieder verabschiedet.



Redundante Bedienung per Controller und Touchscreen - letztere ist allerdings zu weit vom Fahrer entfernt.

0,6 Multimedia

✓ Der iX besitzt bereits ab Werk eine sehr umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung. Neben den Selbstverständlichkeiten wie DAB-Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie je zwei USB-C-Anschlüssen vorn und hinten besitzt der BMW auch ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen und dynamischer Laderoutenplanung. Smartphones lassen via Apple

CarPlay und Android Auto in das Infotainmentsystem einbinden, zudem ist der Bayer mit einer induktiven Ladeschale ausgestattet, die jedoch recht weit unten angeordnet ist. Während beim Vorfacelift-Modell das Harman Kardon-System mit 18 Lautsprechern noch aufpreispflichtig war, ist das hervorragend klingende Audiosystem inzwischen serienmäßig an Bord. Für happige 4.800 Euro Aufpreis gibt es das High-End-Soundsystem von Bowers & Wilkins mit 30 Lautsprechern und einer Leistung von 1.615 Watt. Interessant: Die Reichweite reduziert sich laut Hersteller dadurch um 3 km.

1,5 Raumangebot vorn

✓ Der Platz ist großzügig bemessen, die vorderen Insassen genießen viel Bewegungsfreiheit. Der Fahrerplatz bietet bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern ausreichend Platz, und die Kopffreiheit ist noch großzügiger. Die Innenbreite ist ebenfalls üppig, das Raumgefühl wird allenfalls durch die breite Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie beeinträchtigt.

Gegen Aufpreis kann man das mehr als zwei Quadratmeter große Panorama-Glasdach ordern, das auf Wunsch viel Licht in den Innenraum lässt. Besonderer Clou: Das Glas wird auf Knopfdruck lichtundurchlässig. Möglich macht dies eine Folie, die bei Anlegen einer Spannung die Ausrichtung der darin befindlichen Kristalle und damit auch die Lichtdurchlässigkeit ändert.

1,4 Raumangebot hinten

✓ Selbst für großgewachsene Mitfahrer ist im Fond mehr als ausreichend Platz vorhanden. Erst bei einer Körpergröße von 2 m wird es hinsichtlich der Kopffreiheit eng. Die Beinfreiheit würde sogar für bis zu 2,15 große Insassen reichen, sofern der Vordersitz für eine Person mit einer Größe von 1,85 m eingestellt ist. Das Raumgefühl ist trotz der hohen Seitenlinie großzügig, bei Dunkelheit steigert die serienmäßige Ambientebeleuchtung das Raumgefühl.



Das Raumangebot im Fond ist luftig und reicht selbst für zwei Meter große Mitfahrer.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Eine verschiebbare Rückbank oder neigungsverstellbare Rücksitzlehnen sind leider nicht zu haben.

Der iX punktet mit zahlreichen Ablagemöglichkeiten für kleinere Gegenstände. Die Türfächer sind ausreichend groß, leider hat BMW aber auf eine weiche Auskleidung verzichtet, weshalb ein Schlüsselbund beispielsweise deutlich vernehmbar umherrschen kann. Die induktive Ladeschale ist bestens erreichbar und kann zwei Smartphones aufnehmen. Vermisst haben wir hingegen ein praktisches Brillenfach am Dachhimmel. Das Handschuhfach fällt ziemlich klein aus und lässt sich weder abschließen noch kühlen. Immerhin ist es beleuchtet und mit edlem Filz verkleidet.

Hinten stehen kleine Türfächer, geschlossene Lehnentaschen, zwei aus der Mittelarmlehne ausklappbare Becherhalter sowie Jackenhalter zur Verfügung.

1,8 Komfort

2,3 Federung

✓ Der BMW iX ist mit einer Doppelquerlenker-Achse vorn sowie einer Fünflenker-Achse hinten ausgerüstet. Die Dämpfer sind passiv ausgeführt. Gegen 2.100 Euro Aufpreis lässt sich das SUV mit einem Luftfederfahrwerk samt adaptiver Dämpferregelung ausstatten, das den Federungskomfort merklich bessert und auf ein der Fahrzeugklasse entsprechendes Niveau hebt. Das Stahlfederfahrwerk spricht insbesondere innerorts mitunter nicht sonderlich sensibel an, Fahrbahnebenheiten sind dann für ein Fahrzeug dieser Preisklasse etwas zu deutlich zu spüren. Bei höheren Geschwindigkeiten bessert sich das Ansprechverhalten und der Aufbau liegt angenehm ruhig. Tiefe Bodenwellen führen jedoch zu kräftiger Vertikalbeschleunigung, das Luftfederfahrwerk geht hier spürbar gelassener zu Werke.

2,1 Sitze

✓ Die Sitze für Fahrer und Beifahrer sind stets elektrisch verstellbar. Dies gilt für ihre Höhe, die Neigung der Sitzfläche, die Längsposition sowie die Lehnenneigung. Im Testwagen sind die hochpreisigen Multifunktionssitze verbaut, bei denen man zusätzlich die Lehnenbreite und die Lendenwirbelstütze anpassen kann, die Sitzfläche lässt sich allerdings nicht verlängern. Zudem bieten diese Sitze unterschiedliche Massageprogramme an. Der Sitzkomfort ist auch dank der sehr angenehm weichen Polsterung ausgezeichnet, man sitzt wie in einem bequemen Wohnzimmeressel. Verbesserungswürdig sind hingegen die starren Kopfstützen sowie die fehlende Höhenverstellung für die Sicherheitsgurte.

Auch auf der Rückbank ist man ebenfalls angenehm untergebracht, wenn auch nicht so vornehm wie in der ersten Reihe. Der Kniewinkel ist nicht zu spitz, zudem gibt es eine

ausklappbare Mittelarmlehne sowie dick gepolsterte Armauflagen in den Türen.

1,3 Innengeräusch

✓ Der iX punktet mit einem sehr guten Geräuschkomfort. Bei 130 km/h liegen nur 63,0 dB(A) Schalldruck im Innenraum an. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten können sich die Insassen entspannt unterhalten. Die beiden Elektromotoren sind praktisch nicht zu hören, auch die sonstigen Fahrgeräusche wirken in weite Ferne gerückt. Die Abrollgeräusche fallen ebenfalls überdurchschnittlich gering aus, auch aufgewirbelter Split ist dank der mit Filz ausgekleideten Radläufen kaum zu hören.

1,0 Klimatisierung

✓ Der iX ist serienmäßig mit einer 3-Zonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik ausgestattet. Während die vorderen Insassen neben der Temperatur auch die Luftverteilung und die Stärke des Automatikmodus fünfstufig justieren können, lässt sich im Fond lediglich die gewünschte Temperatur einstellen.

0,8 Antrieb

0,7 Fahrleistungen

✓ Die beiden fremderregten Synchronmotoren an Vorder- und Hinterachse kommen auf eine kombinierte Leistung von 300 kW/408 PS und entwickeln gemeinsam ein maximales Drehmoment von 700 Nm. Trotz des hohen Leergewichts von 2,5 t wuchtet der E-Antrieb das massige SUV mit großer Vehemenz nach vorn. Null-hundert ist bei Bedarf in 5,1 s erledigt, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt. Im ADAC Autotest benötigt der Stromer für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h lediglich 2,5 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 3,2 s. Das sind Beschleunigungswerte, die so manchem Sportwagen gut zu Gesichte stehen würden. Gleiches gilt für das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h. Diese Aufgabe erledigt der Allradler in nur 0,6 s. Kurios: Der iX xDrive45 ist die Einstiegsmotorisierung der Baureihe, die Modelle xDrive60 und vor allem das Topmodell M70 xDrive sind deutlich leistungsstärker und beschleunigen nochmals vehementer.

1,0 Laufkultur

✓ BMW verbaut ein ausgereiftes Elektromotorensystem, das in puncto Motorgeräusch und -vibrationen keine Wünsche offen lässt. Selbst bei voller Leistungsanforderung sind keine Vibrationen aus dem Antriebsstrang im Innenraum zu spüren

1,9 Fahreigenschaften

1,8 Fahrstabilität

✓ Der BMW iX überzeugt mit einer guten Fahrstabilität. Er punktet mit einem sehr stabilen Geradeauslauf und zieht auch

Gegen 800 Euro Aufpreis bietet der Stromer eine 4-Zonen-Klimaautomatik, dann kann man auch in der zweiten Sitzreihe individuelle Einstellungen für Temperatur und Luftverteilung separat für die linke sowie rechte Seite der Rückbank vornehmen. Die gezielte Steuerung der Schichtung der Temperaturzonen für Ober- und Unterkörper ist jedoch nur vorn verfügbar.

Natürlich wartet der Stromer mit einer Standklimatisierung auf, mit deren Hilfe sich der Innenraum vor Fahrtbeginn auf die gewünschte Temperatur bringen lässt. Serienmäßig an Bord sind beheizbare Vordersitze sowie die Lenkradheizung. Bestellt man das Wärmekomfort-Paket, lassen sich zudem die äußeren Fondsitze sowie die Mittelarmlehne und die Armauflagen in den vorderen Türen beheizen. Die optional getönten Fensterscheiben ab der B-Säule schützen die Insassen vor zu starker Sonneneinstrahlung, Rollos sind allerdings nicht erhältlich. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine Klimakomfort-Frontscheibe, die dank einer speziellen Beschichtung einen Teil der Infrarotstrahlung reflektiert und dadurch dafür sorgt, dass sich der Innenraum bei starker Sonne weniger stark erwärmt.

und auch nichts zu hören. Die beiden Motoren entwickeln ihr Drehmoment vom Start mit Nachdruck und geben die Leistung homogen sowie bestens dosierbar ab.

0,8 Getriebe

✓ Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, weshalb der iX kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen benötigt. Mancher Konkurrent verbaut dennoch ein Getriebe mit zwei Gängen, um das Drehzahlniveau und damit den Stromverbrauch bei höheren Geschwindigkeiten zu senken. Dank der Konstantübersetzung gibt es keine Schaltvorgänge und damit auch kein Schaltrucken – besser geht es nicht. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell.

In Stufe D ergibt sich eine geringe Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte. Leider nur über das Menü und nicht beispielsweise über Schaltwippen 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. Die Autohold-Funktion inklusive separater Taste für rasche De-/Aktivierung ist Serie.

bei hohen Geschwindigkeiten unbeirrt seine Bahnen. Bei einem abrupten Lenkimpuls beruhigt sich das SUV schnell und ändert seine Fahrtrichtung nur geringfügig. Den ADAC Ausweichtest erledigt der Zweieinhalbtonner ebenfalls

problemlos. Dank der sensiblen und effizienten Regelung des elektronischen Stabilitätsprogramms lässt sich das SUV mühelos durch den Pylonenkurs zirkeln und erfordert dabei nur wenig Lenkkorrekturen. Geht man das Ausweichmanöver dynamischer an, macht sich das hohe Gewicht und die komfortorientierte Grundauflegung bemerkbar. Der iX schiebt im Grenzbereich merklich über die Vorderräder, zudem fallen die erforderlichen Lenkwinkel und die Wankneigung vergleichsweise hoch aus.

Die Traktion ist dank des Allradantriebs und der sehr schnellen und feinfühligten Regelung der Antriebsschlupfregelung über jeden Zweifel erhaben. Erst auf rutschigem Untergrund wie Schnee kommen die Antriebsräder an ihre Traktionsgrenzen.

2,0 Lenkung

Die Lenkung hinterlässt einen guten Eindruck. Sie ist nicht zu leichtgängig und wartet mit einem guten Lenkgefühl auf, auch wenn sie mehr Rückmeldung bieten dürfte. Der Fokus bei Abstimmung lag auf Komfort und Gelassenheit. Der iX lenkt vergleichsweise träge ein, punktet dafür aber mit einem guten Geradeauslauf und einer angenehmen Unaufgeregtheit, die hervorragend zum komfortablen Charakter des großen SUV

passt. Die erforderlichen Lenkkräfte lassen sich in zwei Stufen variieren.

Die Zentrierung ist deutlich ausgeprägt und hilft, besonders Autobahnfahrten entspannt zurückzulegen. Die Lenkpräzision ist trotz der ausgeprägten Wankneigung gut. Hier profitiert der Testwagen von der optionalen 21-Zoll-Bereifung mit flacherer Flanke.

Mit 2,4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht direkt übersetzt, der Lenkaufwand hält sich damit vor allem innerorts im Rahmen.

Gegen Aufpreis lässt sich der iX mit einer Allradlenkung aufrüsten, die den Lenkaufwand weiter reduziert.

2,0 Bremse

✓ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der iX nach 33,8 m – ein guter Wert. Auch das Pedalgefühl kann überzeugen. Bei leichten und mittleren Verzögerungen wird der Stromer mithilfe der E-Motoren abgebremst (Rekuperation), die dann als Generator fungieren. Erst bei starker Verzögerung kommt die Bremsanlage zum Einsatz, der Übergang ist dabei kaum wahrzunehmen.













1,7 Sicherheit






1,0 Aktive Sicherheit

✓ Der iX bietet ein großes Arsenal an Assistenzsystemen, wobei die meisten Systeme erfreulicherweise serienmäßig an Bord sind. Ab Werk ist das SUV mit dem Assistenzpaket "Driving Assistant Plus" ausgestattet, das u. a. eine radarbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelung, einen Lenkassistenten, einen Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung sowie einen automatischen Geschwindigkeitsbegrenzer beinhaltet. Zudem bieten der Bayer das Fahrerassistenz-Paket "Driving Assistant Professional" für 3.900 Euro an, das u. a. einen Notfallassistenten, eine Ausweichunterstützung sowie Spurwechselassistenten umfasst. Für weitere 850 Euro lässt sich der iX mit dem Autobahnassistenten aufrüsten. Ist das System aktiv, kann der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich bis 135 km/h die Hände dauerhaft vom Lenkrad nehmen und der iX übernimmt neben der Längs- und Querverführung auch das Spurwechseln. Der Münchner ermöglicht damit teilautomatisiertes Fahren auf Level 2+. Um die Fahrspur zu wechseln, muss der Fahrer nicht mehr wie bislang den Blinker aktivieren, sondern es genügt, in den jeweiligen Außenspiegel zu blicken. Das System funktioniert bemerkenswert gut und zuverlässig, der Fahrer trägt jedoch weiterhin die Verantwortung, muss das Geschehen weiter überwachen und jederzeit die Kontrolle über das Fahrzeug nehmen können. Vorsicht: Die Laufzeit des Systems ist auf zwei Jahre begrenzt und nur in Verbindung mit aktivierten BMW Connected Drive Diensten verfügbar (automatischer Spurwechsel auch ohne Dienste nutzbar).




Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent

-  Spurwechselassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

-  Spurwechselautomatik
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent

1,7 Passive Sicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der BMW iX gut ab und erreicht 91 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 12/2021). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, zudem bläst sich bei Bedarf zwischen den vorderen Sitzen ein Luftsack auf. Im Gegensatz zu den meisten anderen BMW-Modellen, bietet der iX zusätzlich Seitenairbags für die Fondinsassen.

Die Kopfstützen reichen vorn für bis zu 1,90 m große Personen, hinten bieten die starren Kopfstützen jedoch lediglich bis zu einer Körpergröße von 1,70 m ausreichend Schutz.

Nach einem Unfall bremst 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. Ab Werk sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (u. a. Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht – auch, wenn der BMW eine bevorstehende Heckkollision erkennt. Dann blinken zusätzlich noch die Bremslichter in hoher Frequenz, um den herannahenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen.

Ein Gepäcksicherungsnetz zum Befestigen hinter den Rücksitzen sowie hinter den Vordersitzen ist serienmäßig dabei. Zudem gibt es im Kofferraum stabile Verzurrösen auf Höhe des Ladebodens.

✗ Zwar verbaut BMW keine automatisch ausfahrenden Türgriffe, die im Falle eines Unfalls den Zugang zum Fahrzeug erschweren können. Doch mittels der bündigen Griffschalen lassen sich nicht so hohe Kräfte aufbringen wie mit konventionellen Bügelgriffen, die beispielsweise beim X5 verbaut sind.

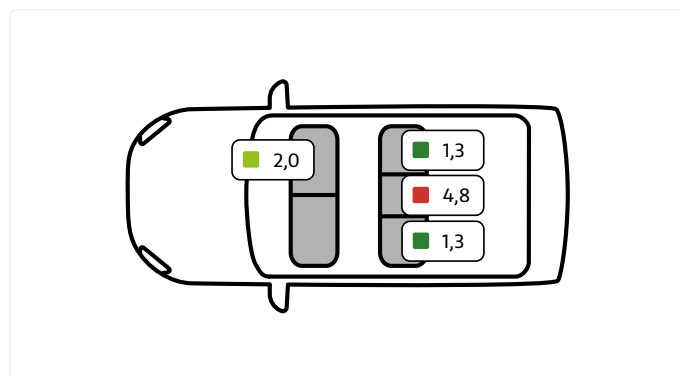
2,1 Kindersicherheit

✓ In puncto Kindersicherheit erzielt der BMW iX im Euro NCAP-Crashtest gute 87 Prozent der möglichen Punkte. Laut Anleitung sind alle Plätze für universelle Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich in den Fahrzeugeinstellungen deaktivieren.

Kindersitze sind auf dem Beifahrersitz und hinten außen per Gurt einfach zu befestigen, im Fond auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Hinderlich, vor allem bei sehr hohen Sitzen, können jedoch die integrierten, also nicht demontierbaren Kopfstützen sein. Darüber hinaus empfiehlt es sich, vor dem Kauf zu prüfen, ob man bei einem verbauten Kindersitz vorn genügend Beinfreiheit hat, da sich die Vordersitze bei platzeinnehmenden Babyschalen zwar fast, aber nicht mehr vollständig nach hinten schieben lassen.

Die Fensterheber verfügen über einen wirksamen Einklemmschutz, zudem lassen sich die Fondtüren vom Fahrerplatz aus verriegeln und die Funktion der Fensterheber deaktivieren.

✗ Hinten in der Mitte sind die Gurtanlenkpunkte für die meisten Kindersitze nicht gut geeignet, zudem steht wie üblich kein Isofix zur Verfügung.



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

3,2 Sicherheit ungeschützte Personen

Der BMW iX bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 73 Prozent der erreichbaren Punkte – trotz der aktiven Motorhaube ein lediglich durchschnittliches Ergebnis. Besonders die vordere Motorhaubenkante könnte im Sinne eines geringeren Gefahrenpotenzials noch nachgiebiger gestaltet sein.

Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Zudem verfügt der iX wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben über einen akustischen Fußgängerschutz, der bis 30 km/h ein Geräusch erzeugt, um andere Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen.

2,9 Umwelt

2,8 Verbrauch

Laut BMW wurde der Verbrauch im Zuge der Modellüberarbeitung durch eine neue Leistungselektronik und Optimierungen an Reifen und Radlagern um rund acht Prozent gesenkt. Bei der ADAC Verbrauchsmessung kommt der BMW iX 45xDrive auf einen Durchschnittsverbrauch von 21,1 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A). Um die 94,8 kWh große Batterie (netto) von 0 auf 100 Prozent SoC zu laden, werden 109,3 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Verbrauchs zugrunde, ergibt sich für das große SUV eine Reichweite von 600 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik (cw-Wert: 0,25) sorgen dafür, dass der Verbrauch angesichts von Größe, Gewicht und Leistung des großen SUV nicht zu hoch ausfällt.

4,4 Autokosten

4,4 Monatliche Gesamtkosten

Der BMW iX xDrive45 kostet 83.500 Euro. Das ist ein sehr hoher Anschaffungspreis, allerdings ist die Ausstattung sehr reichhaltig. Zudem haben die Münchner den Serienumfang inzwischen merklich angehoben: Wurde man zu Beginn für Annehmlichkeiten wie den Komfortzugang, das Surround-Audiosystem von Harman Kardon oder das Head-up-Display noch extra zur Kasse gebeten, ist all dies nun bereits ab Werk an Bord. Berücksichtigt man zudem, dass die Basisvariante iX xDrive40 beim Modellstart einen lediglich 71,0 kWh großen Akku besaß (iX xDrive 45: 94,8 kWh), ist der Stromer unterm Strich sogar merklich günstiger geworden.

Die Unterhaltskosten sind vergleichsweise günstig, denn von der Kfz-Steuer sind elektrisch angetriebene Autos aktuell befreit. Die Einstufungen bei der Versicherung fallen allerdings recht hoch aus: Während die Haftpflicht mit Typklasse 20 mo-

3,5 Umwelteinfluss

Mit einer Länge von 4,97 m und einer Breite von 1,97 m ist der BMW iX eine imposante Erscheinung und belegt damit eine Fläche von 9,8 m². Auch das Fahrzeuggewicht liegt mit exakt 2,5 t weit über dem Durchschnitt. Vorsicht: Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,1 t ist es dem iX untersagt, auf Gehwegen zu parken (zulässig bis 2,8 t). Das Vorbeifahrgeräusch liegt bei 67 dB(A). Ein nur durchschnittlicher Wert, der zeigt, dass Stromer hier meist keinen Vorteil gegenüber aufweisen.

Laut BMW wird der iX ausschließlich mit erneuerbarer Energie hergestellt, die Transportwege fallen aufgrund der Produktion hierzulande zudem überschaubar aus. Durch den Einsatz von fremderregten E-Motoren kann man für deren Herstellung zudem auf den Einsatz von Metallen der Seltenen Erden verzichten.

derat eingestuft ist, schlagen Teilkasko (TK 25) und Vollkasko (TK 28) ein großes Loch in die Haushaltskasse. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt im Vergleich zu einem Verbrenner deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Auch ein Tausch des Getriebeöls sowie der Akku-Kühlflüssigkeit stehen beim iX im Gegensatz zu manch anderem Stromer nicht im Wartungsplan, sondern als Lebenszeitfüllung vorgesehen.

Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, der bei Elektroautos weiterhin meist deutlich höher ausfällt als bei vergleichbaren Verbrennermodellen.

BMW gibt auf das Auto zwar nur eine Gewährleistung, die aber immerhin für inzwischen drei Jahre. Die Garantie für die Traktionsbatterie gilt acht Jahre bis 160.000 km (70 Prozent Restkapazität) – das hat sich inzwischen als Standard etabliert. Auf den Lack gibt BMW drei Jahre Garantie, gegen Durchrostung zwölf Jahre.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	iX xDrive45	iX xDrive60
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	300 (408)	400 (544)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	135	150
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	700/-	765/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,8 kWh	17,9 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	94,8 (n)	109,1 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/24	20/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	92	92
Preis [Euro]	83.500	99.900

Aufbau: ST - Stufenheck / SR - Schrägheck / CP - Coupe / C - Cabriolet / RO - Roadster / KT - Kleintransporter / HKB - Hochdachkombi / TR - Transporter / BU - Bus / SUV - Sport Utility Vehicle / KB - Kombi / GR - Van / GE - Geländewagen / PK - Pick-Up

Versicherung: KH - KFZ-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	300 kW (408 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	135 kW
Maximales Drehmoment	700 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / 94,8 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	109,3 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 332 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	84 - 47,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	84 - 15 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	26,5 - 10 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	26,5 - 5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 175 kW (Herstellerangabe)	36 min (10 - 80% Ladestand)

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 16 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

Rekuperation

Stufen/Einstellung	5/Menü, Gangwahlschalter
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

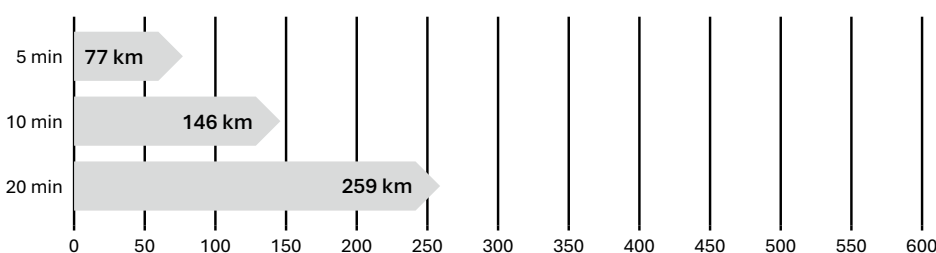
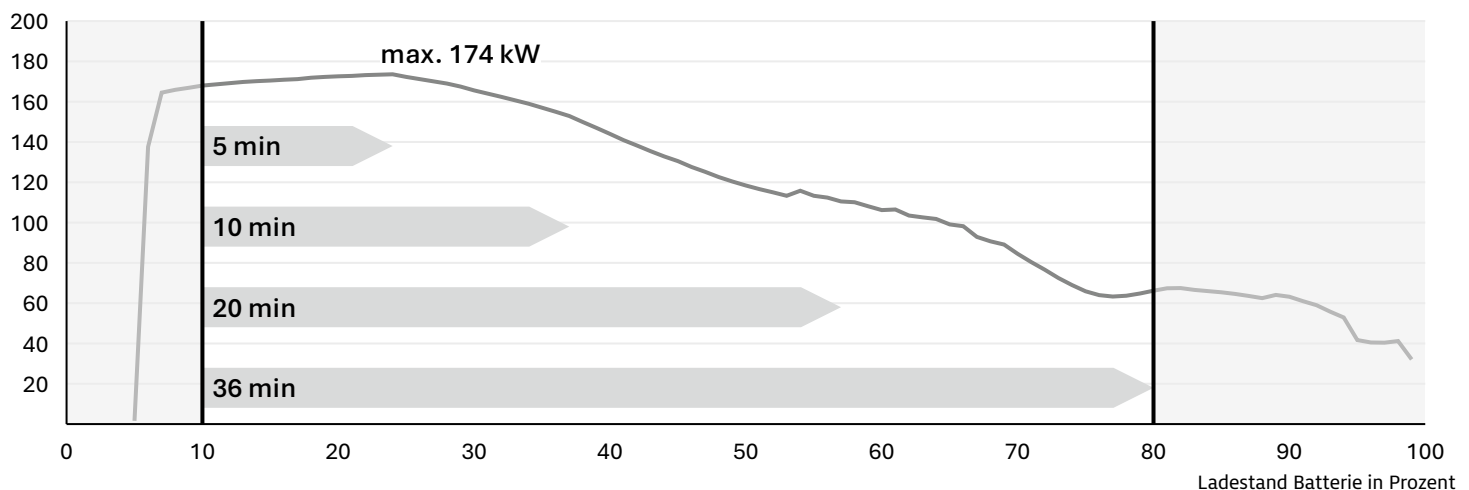
Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Nein/Ja
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Nein

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung	Menü, Knopf
Ladekabel	Ladeanschluss
Bidirektionales Laden	Nein
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Ja
Batterieconditionierung	Nein
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	116,9 kW
Ladedauer	00:36
Nachgeladene Reichweite	387 km
Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	14,0 kWh / 77 km / 24 %
10 min	26,7 kWh / 146 km / 37 %
20 min	47,4 kWh / 259 km / 57 %

*ADAC Messung

Herstellerangaben

Leistung	300 kW/408 PS
Maximales Drehmoment	700 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,82 m ² /0,25
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie)	235/60 R20
Länge/Breite/Höhe	4.965/1.970/1.695 mm
Leergewicht/Zuladung	2.525/575 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.750 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	-/94,8 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	2,5 s
Überholvorgang 80-120 km/h	3,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße	255/50 R21 109Y
Reifen	Pirelli P Zero E * Elect
Wendekreis (li./re.)	12,2 / 12,2 m
Autotest-Verbrauch	21,1 kWh/100 km
Reichweite	519 km
Innengeräusch 130 km/h	63,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.240 mm
Leergewicht/Zuladung	2.500/600 kg
Kofferraum normal	395 l
geklappt/dachhoch	810/1.520 l

Kosten

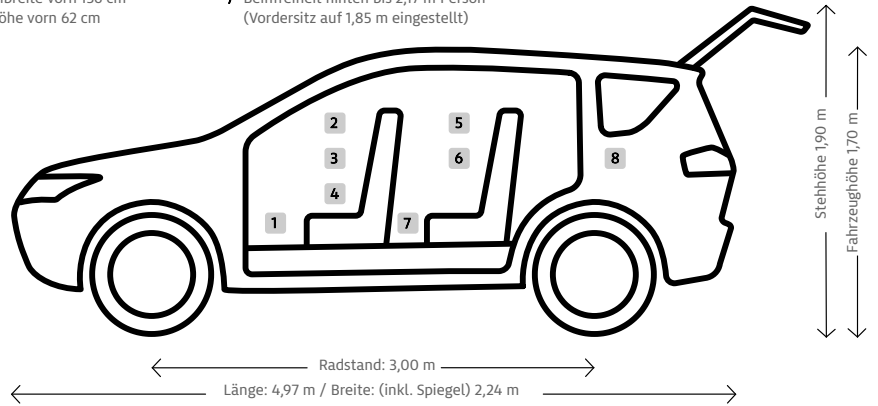
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	119 Euro
Fixkosten	217 Euro
Werkstattkosten	187 Euro
Wertverlust	943 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.465 Euro
Steuer pro Jahr	92 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/24
Basispreis getestete Variante	83.500 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 26.03.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	97.030 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	6.009 km
Softwarestand	BMW OS 9; 11/2025.60

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,96 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,12 m Person
- 3 Innenbreite vorn 156 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 62 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 2,00 m Person
- 6 Innenbreite hinten 149 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,17 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 395 - 1.520 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.100 Euro
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie
Fahrer-/Beifahrersitz	
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	3.720 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/3.720 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen

Anhängerkupplung	1.200 Euro°
Metalllackierung	1.120 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	3.300 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	1,9
Autokosten	4,4
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,1
Verarbeitung	1,3
Alltagstauglichkeit	3,1
Licht und Sicht	2,1
Ein-/Ausstieg	1,9
Kofferraum-Volumen	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,9
Innenraum	1,8
Bedienung	2,4
Multimedia	0,6
Raumangebot vorn	1,5
Raumangebot hinten	1,4
Innenraum-Variabilität	2,9
Komfort	1,8
Federung	2,3
Sitze	2,1
Innengeräusch	1,3
Klimatisierung	1,0
Antrieb	0,8
Fahrleistungen	0,7
Laufkultur	1,0
Getriebe	0,8
Fahreigenschaften	1,9
Fahrstabilität	1,8
Lenkung	2,0
Bremse	2,0
Sicherheit	1,7
Aktive Sicherheit	1,0
Passive Sicherheit	1,7
Kindersicherheit	2,1
Sicherheit ungeschützte Personen	3,2
Umwelt	2,9
Verbrauch	2,8
Umwelteinfluss	3,5

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

Bildergalerie

