



## BMW i4 eDrive40

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (250 kW/340 PS)

Als BMW den i3 im Jahr 2013 herausbrachte, war er ein Zeugnis der Münchner Pionierarbeit. Die Carbon-Karosserie machte ein Leergewicht von nicht einmal 1,3 t möglich. Bei der Optik außen wie innen ging man neue Wege. Das Geschäft mit dem Kleinwagen war anfangs zäh, scheinbar haben zu viel Neues auf einmal, üppige Preise und eine beschauliche Reichweite von rund 100 km manchen potentiellen Kunden abgeschreckt. Dabei hat man extra einen kleinen Rangeextender angeboten, um die "Reichweitenangst" zu nehmen.

BMW hat dann eine ganze Weile kein neues Elektromodell mehr herausgebracht - in der Forschung aber eifrig weiter entwickelt. Seit 2021 geht es nun Schlag auf Schlag, nach dem großen iX kam der hier getestete i4, und der neue iX1 steht auch schon in den Startlöchern. Die beiden Letzteren zeichnet aus, weit konservativer und an einem klassischen Modell der Marke orientiert zu sein. Das macht den i4 ganz klar massentauglicher, die Innovationsstrahlkraft eines i3 hat er aber nicht - beispielsweise das Leergewicht von über 2,1 t spricht für sich. Allerdings auch die Lieferzeit von aktuell über einem Jahr.

Die Fortschritte der letzten Jahre zeigen sich beim i4 auch am Verbrauch, nach ADAC Ecotest liegt der bei 19,5 kWh/100 km. Damit ist eine Reichweite von gut 490 km möglich - ein guter Wert mit einer 80,7-kWh-Batterie. Deutliche Vorteile ergeben sich für den i4 auf längeren Etappen, denn selbst oberhalb der Richtgeschwindigkeit geht der Verbrauch nicht durch die Decke wie bei manchem Konkurrenten, sondern mit dem BMW sind auch dann noch Strecken von um die 400 km am Stück möglich. Die flache Silhouette hat insbesondere bei der Effizienz handfeste Vorteile, denn damit ist der Luftwiderstand deutlich geringer als bei den oft als (halbes) SUV ausgelegten Konkurrenten.

Es ist nicht nur die gute Reichweite für ein Elektroauto, welche den i4 zum Reisewagen prädestiniert. Er bietet überdies einen angenehmen Komfort, ist sehr leise im Innenraum, federt trotz Standardfahrwerk - oder vielleicht auch gerade deswegen - engagiert und verschont die Insassen mit aufgesetzter Sportlichkeit.

Angesichts der Außenlänge von fast 4,80 m ist der Innenraum trotzdem mehr Maßanzug als Raumwunder. Hautsächlich merkt man das auf der Rückbank im Kopfbereich. Der Platz vorn ist auch für große Menschen völlig ausreichend und der Kofferraum dank großer Klappe sehr gut nutzbar. In der Summe seiner Eigenschaften ein wirklich gutes Auto, allerdings zu einem stattlichen Preis. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 Sportback e-tron, Polestar 2, Skoda Enyaq Coupé, Tesla Model Y, VW ID.5.

**+** sehr gute Verarbeitungs- und Materialqualität, kräftiger und kultivierter Antrieb, auch bei höherem Tempo vergleichsweise sparsam, angemessene Reichweite, große Kofferraumklappe

**-** hoher Anschaffungspreis, im Fond mäßige Kopffreiheit

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,8**

AUTOKOSTEN **3,4**

### Zielgruppencheck

**Familie** **2,6**

**Stadtverkehr** **3,8**

**60+** **Senioren** **2,9**

**Langstrecke** **2,2**

**Transport** **3,0**

**Fahrspaß** **1,1**

**Preis/Leistung** **2,6**

**Ecotest** ★★★★★

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,3 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung von Karosserie und Innenraum ist einwandfrei, die verwendeten Materialien sind hochwertig. Harter Kunststoff findet sich kaum, die meisten Flächen sind unterschäumt oder je nach Optionsausstattung teilweise mit Leder bezogen. So sind die Türverkleidungen vorn wie hinten bis unten hin mit weicher Oberfläche versehen - das bietet

kaum noch ein Mitbewerber. Einzig bei den Sonnenblenden wollten die Münchner nicht mehr extra investieren, hier greift man an schnöden Kunststoff. Insgesamt ist die Verarbeitungsqualität einwandfrei und erfüllt selbst hohe Ansprüche. Der Unterboden ist komplett verkleidet, an einigen Fahrwerks-teilen sind zusätzlich Luftleitabdeckungen befestigt.

### 3,4 Alltagstauglichkeit

Die 83,9-kWh-Batterie des i4 eDrive40 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.

Das Laden über 230 V dauert etwa 42 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa neun Stunden (bei 11 kW, dreiphasig) bis dreizehn Stunden (bei 7,2 kW, einphasig). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann etwa 32 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 210 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Die von BMW angegebene maximale Ladeleistung von 205 kW konnte mit knapp 209 kW sogar leicht übertroffen werden.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 490 km. Bei innerorts-Fahrten oder

bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 550 km oder mehr möglich. Die Außenlänge von 4,78 m ist für die Stadt nicht sonderlich praktisch, der Wendekreis von 12,6 m tut sein Übriges. Die Breite fällt mit 2,09 m (inkl. Außenspiegeln) für heutige Verhältnisse üblich aus, macht es aber ebenfalls nicht leichter im Stadtdschungel.

Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens 489 kg erlaubt - genug für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine praktische Dachreling gibt es nicht. Die erlaubte Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt ebenfalls 75 kg, ausreichend für einen Heckträger mit zwei Pedelecs. Der i4 eDrive40 darf Anhänger mit eigener Bremse bis 1,6 t ziehen - gar nicht schlecht für ein Elektroauto. Hat der Hänger keine eigene Bremse, sind nur die üblichen 750 kg Zuggewicht zulässig. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist nicht erhältlich, selbst das Reifenpannenset kostet extra.

### 2,6 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr geht in Ordnung - man sitzt aber recht tief, wie üblich bei Limousinen. Wo das Auto vorn anfängt und hinten aufhört, kann man nur erahnen und ist daher über die serienmäßigen Parkhilfen und optionalen Rundumkameras dankbar. Bodennahe Hindernisse wären aufgrund des hohen Hecks ohne die Rückfahrkamera nicht zu sehen. Die Rundumsicht fällt insgesamt nur ausreichend aus, die breiten Dachsäulen, vor allem die hinteren C-Säulen behindern die Sicht nach draußen. Gerade beim Rechtsabbiegen muss man mehr aufpassen. Die hinteren Kopfstützen sind zwar klappbar, bleiben aber teilweise im Sichtfeld der Heckscheibe.

Voll-LED-Scheinwerfer sind serienmäßig, sie leuchten ausreichend hell und homogen; die Leuchtweite wird automatisch geregelt, eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht. Beim Fernlicht könnte die Homogenität besser sein.

⊕ Das aufpreispflichtige BMW Laserlicht kann ein besonders helles Fernlicht erzeugen, das aber nur unter bestimmten



Die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

Umständen zugeschaltet wird, z.B. wenn keinerlei andere Verkehrsteilnehmer registriert werden, die geblendet werden könnten. Die interessanteren Zusatzfunktionen dieser Option für den Alltag sind das Kurven- und Abbiegelicht sowie der dynamische Fernlichtassistent (Selective Beam), der gezielt andere Verkehrsteilnehmer "schattiert", um nicht zu blenden. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um dem Fahrer einen besseren seitlichen Überblick zu ermöglichen. Automatisch abblenden können nur der Innen Spiegel 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.

Parksensoren vorn und hinten sowie der Parkassistent sind wie auch die Rückfahrkamera serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es ein 360-Grad-Kamerasystem, das aktuell allerdings nur für den stärkeren M50 lieferbar ist.

⊖ Einen Heckwischer gibt es für den i4 auch gegen Aufpreis nicht.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Mit 43 cm über der Straße erweist sich die Sitzhöhe vorn als recht tief (Sitz ganz nach unten gestellt), der Ein- und Ausstieg gelingt aber zufriedenstellend, weil die Türausschnitte ausreichend groß sind. Die Schweller sind weder zu hoch noch zu breit. In den Fahrzeugfond steigt man mäßig komfortabel ein, weil der jeweilige Türausschnitt im Fußbereich enger ist.

## 2,7 Kofferraum-Volumen

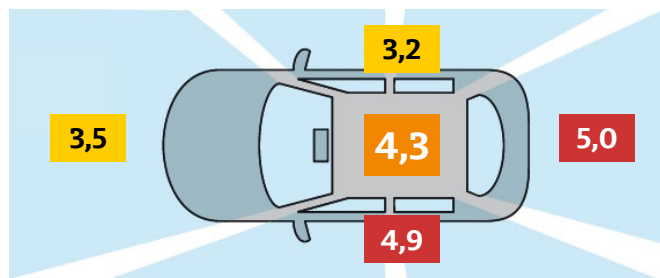
Der Kofferraum kann freilich nicht das Gardemaß eines Kombis erreichen, fällt aber auch nicht klein aus, weil die im Unterboden verbaute Batterie den Stauraum nicht einschränkt. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 370 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, hat man ein wenig mehr Platz - immerhin 450 l sind es bis zur Scheibe hoch. Etwa sieben handelsübliche Getränkekisten passen in das Ladeabteil. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 750 l Ladevolumen bis zur Fensterunterkante zur Verfügung. Komplettdachhoch kann man bis 1.160 l nutzen. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 15 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien wie die Ladekabel gut eignet. Ein weiteres Fach unter der Fronthaube gibt es nicht.

## 2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrische Heckklappe gehört zum Serienumfang. Das schlüssellose Zugangssystem kostet Aufpreis, damit ist zusätzlich die berührungslose Öffnung und Schließen des Kofferraums über einen „Fußschwenk“ unter die Heckschürze

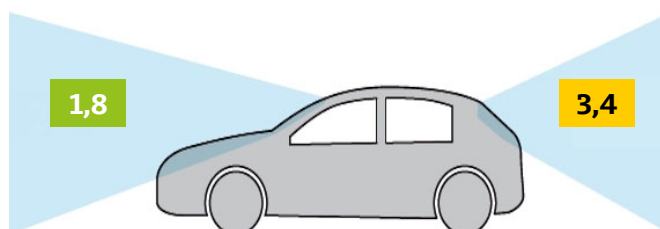
## Rundumsicht

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.



Haltegriffe am Dachhimmel sind nur hinten verbaut. Das schlüssellose Zugangssystem kostet Aufpreis, die Leuchten in allen vier Türgriffen sind Serie. Zusammen mit Front- und Heckleuchten erhellen sie nachts den Bereich rund um das Fahrzeug. Die Türen werden vorn in drei, hinten leider nur in zwei Positionen fixiert.



Mit 370 l Volumen ist der Kofferraum des i4 von klassenüblicher Größe.

möglich - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Für praktisch alle Personen dürfte die Klappe weit genug öffnen - erst ab

einer Größe von knapp 2,10 m könnte man sich den Kopf stoßen. Die Ladekante liegt mit knapp 71 cm nicht zu hoch über der Fahrbahn, innen stört allerdings die knapp 11 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und Boden. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Zwei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn gut aus.

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt klappbar. Die jeweiligen Teile lassen sich an der Lehne entriegeln und dann leicht nach vorn klappen. Taschenhaken und ein kleines Ablagefach unter dem Ladeboden gehören zur Serienausstattung und sorgen für Ordnung im Gepäckabteil. Links und rechts gibt es kleine Netze. Ein Schienensystem ist für den Stromer nicht erhältlich.

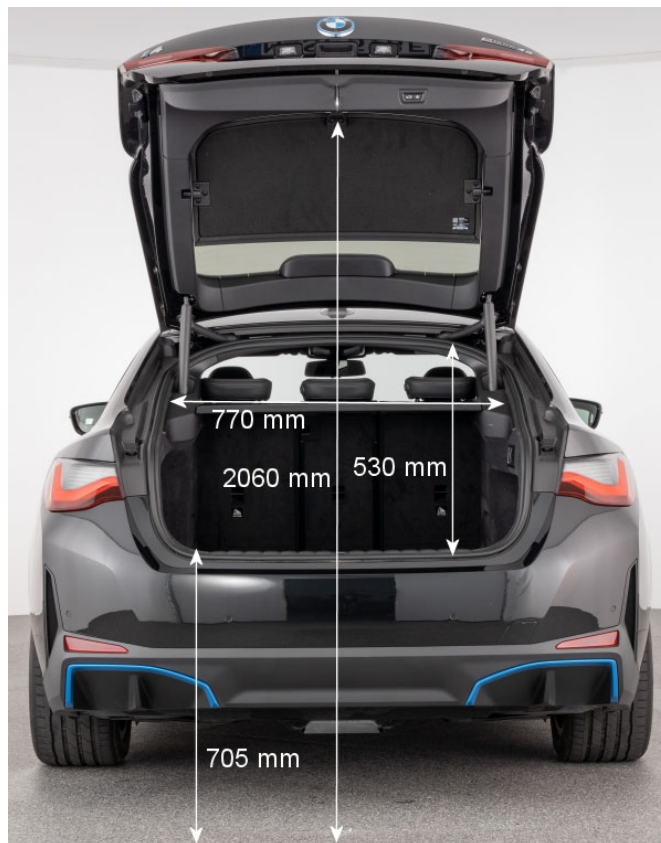
## 2,2 INNENRAUM

### 1,8 Bedienung

BMW hat sein Bediensystem deutlich weiterentwickelt - ob das nun nötig war, muss jeder für sich entscheiden. In jedem Fall hat sich einiges am Menüaufbau geändert, der orientiert sich nun mehr am Appsammelsurium aktueller Smartphones als an bisher bewährten Strukturen. Zuerst beim neuen iX eingeführt, kommt das Operating System der 8. Generation samt darauf ausgelegtem Bedienkonzept auch beim i4 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 komplizierter. Vielleicht wäre den BMWlern ohne Abschaffung der tastengesteuerten Klimaautomatik eher aufgefallen, dass sie die bisher immer vorhandene Abschaltbarkeit des Klimakompressors "vergessen" haben - diese Funktion kann aber beim Energiesparen helfen und außerdem zugempfindliche Menschen vor Hals- oder Rückenschmerzen und Erkältung schützen. Offenbar haben sich genug Nutzer beschwert, die Schaltfläche kommt mit dem nächsten Software-Update - diese Flexibilität ist wiederum ein klarer Vorteil der neuen Systeme.

Neben den Klimatasten mussten sich auch die genialen freiblegbaren Schnellwahltasten verabschieden - hier konnten mit einem Tastendruck ganz unterschiedliche Funktionen wie der Anruf einer bestimmten Person, ein Navigationsziel oder eine Fahrzeugeinstellung durchgeführt werden. Dass sich ausgerechnet BMW als einstiger Vorreiter dieser Innovation nun davon verabschiedet, ist bitter.

⊕ Als lauwarme Alternative zu den frei belegbaren Tasten gibt es programmierbare Schnellwahlflächen auf dem Touchscreen, wenn man vom oberen Bildschirmrand nach



Mit ca. 71 cm liegt die Ladekante auf einer akzeptablen Höhe.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum können den Premiumanspruch einlösen. Die Bedienung ist nach einer gewissen Eingewöhnungszeit sehr funktionell. Hilfreich ist dabei die Sprachsteuerung, die hervorragend funktioniert.

unten wischt. Besser als nichts, aber letztlich ist es wie mit gutem Wein oder Bier: Nur weil Wasser auch eine trinkbare Flüssigkeit ist, möchte man nicht gerne tauschen. Immerhin durfte im i4 der iDrive-Controller noch bleiben (beim neuen 2er Active Tourer musste er schon weichen). Mit dem praktischen Dreh-Drück-Steller kann man durch die Menüs steuern und kann dabei die normale Sitzposition beibehalten. Wer auf Touchbedienung wert legt, kann alternativ auch per Fingerdruck und -wisch arbeiten. Einige Funktionen lassen sich auch mit der gut funktionierenden

Sprachbedienung steuern, gegen Aufpreis erkennt der BMW auch Gesten.

Sitze und Lenkrad sind schnell und elektrisch (Option) 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

## 0,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der i4 hat eine umfangreiche 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, somit eine versteckte Preiserhöhung), danach kostenpflichtig - nur die elektroautospezifischen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten sind längere Zeit kostenfrei. Apple

## 2,4 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist im Prinzip großzügig, vor allem nach oben hat man genug Platz. Da sich die Vordersitze nicht allzu weit nach hinten schieben lassen, reicht die Beinfreiheit nur für knapp 1,95 m große Personen. Die Kopffreiheit würde locker auch für über zwei Meter große Menschen genügen. Die

## 3,3 Raumangebot hinten

Im Fond geht es etwas enger zu. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,85 m. Die Beinfreiheit fällt etwas großzügiger aus, erst knapp 1,95 m große Personen würden mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen reichen (Sitze vorn dabei auf 1,85 m große Menschen eingestellt). Das Raumgefühl ist nicht besonders großzügig, wird durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die direkt neben dem Kopf liegenden breiten C-Säulen eingeschränkt; das Glasschiebedach reicht nicht bis über die Rücksitze.

## 3,2 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich wie bei Limousinen üblich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Vorn bietet der i4 genug Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage unter der Mittelarmlehne. Ein Smartphone lässt sich vor den Becherhaltern ablegen und wird dort optional induktiv geladen und das Antennensignal verstärkt. Die ausreichend großen Türfächer sind so gestaltet, dass auch

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.

Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Will man sein Handy kabellos in der entsprechenden Ladeschale aufladen, muss man dafür extra bezahlen. Für höhere und höchste Klanggenüsse gibt es - beides gegen Aufpreis - ein Hifi Lautsprechersystem mit 10 Boxen oder die aufwendigere Variante von Harman/Kardon mit immerhin 17 Lautsprechern. 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 so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

wuchtige Mittelkonsole und die erhöhte Seitenlinie der Karosserie schränken das Raumempfinden etwas ein. Das Glasschiebedach kostet sehr hohen Aufpreis, lässt aber immerhin mehr Licht in den Innenraum.



Im Fondbereich haben Personen bis 1,85 m Körpergröße noch ausreichend Platz.

1,5-l-Flaschen dort Platz finden. Das Handschuhfach hingegen ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet und innen mit feinem Filz beflockt. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort nicht hinein. Immerhin findet man Lehentaschen sowie zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.

## 2,2 KOMFORT

### 2,5 Federung

⊕ Der Testwagen ist mit dem Standardfahrwerk ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es ein adaptives M Fahrwerk. Das Serienfahrwerk ist für einen BMW vergleichsweise komfortabel ausgelegt, wobei man auch den langen Radstand als gewissen "Ruhepol" spürt. Auf schlechten bzw. welligen Straßen merkt man den Kompromiss - gerade innerorts - weil die Möglichkeiten des geschmeidigeren Ansprechens durch adaptive Dämpfer fehlen. Allerdings muss einem das sehr

hohe 1.200 Euro Aufpreis Wert sein, schließlich bekommt man damit ein adaptives M Fahrwerk, das die Komforteigenschaften nicht erheblich erweitert, wohl aber einen Sportmodus bietet.

Letztlich ist die Serienversion für ein Standardfahrwerk ein guter Kompromiss. Denn insbesondere mit zunehmendem Tempo werden Bodenunebenheiten williger geschluckt, so dass man lange Strecken entspannt zurücklegen kann.

### 2,5 Sitze

⊕ Der i4 eDrive40 ist serienmäßig mit teilbelederten Sportsitzen (Stoff/veganes Sensatec) ausgestattet. Sie sind gegen Aufpreis elektrisch einstellbar, auf der Fahrerseite lassen sich dann die Einstellungen in zwei Speicherplätzen hinterlegen. Die vierfach einstellbare Lordosenstütze kostet Extra, ist in Verbindung mit den Sportsitzen nur für den Fahrer erhältlich. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung (Option) und elektrisch verstellbare Seitenwangen (Option für Fahrer). Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken

guten Halt. 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 BMW ein Manko. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne lässt sich leider nicht in der Höhe verstellen.

Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorn zu. Die äußeren Sitze sind recht bequem, weil ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert. Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

### 2,0 Innengeräusch

⊕ Da bei Elektroautos die sonst gewohnten Motorgeräusche weitgehend fehlen, fallen andere Fahrgeräusche weit mehr ins Gewicht. BMW hat seinen neuen i4 sehr gut gedämmt. Der Motor ist praktisch nicht zu hören, selbst ein Surren ist kaum zu vernehmen. Auch die sonstigen Fahr- und Abrollgeräusche

sind gering, selbst Windgeräusche fallen nicht explizit oder gar störend auf. Insofern verwundert es nicht, dass der gemessene Geräuschpegel bei 130 mit 65,6 dB(A) angenehm niedrig ausfällt. Der i4 eignet sich also prima als entspannter Reisewagen.

### 1,4 Klimatisierung

⊕ Im i4 eDrive40 gibt es serienmäßig eine 3-Zonen-Klimaatomatik; Für die Rückbank sind eine eigene Anzeige und Einstellmöglichkeiten vorhanden. Wie bei den meisten Elektroautos üblich, ist auch eine Standklimatisierung möglich, entweder über Vorprogrammierung oder über die BMW App. Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima, sie sind die Taktgeber für die

automatische Umluftregelung. Die Temperaturen und die Luftverteilung können getrennt eingestellt werden. Aufpreis kosten die Sitzheizung vorn und hinten sowie die Lenkradheizung, eine Sitzlüftung für die Vordersitze ist ebenfalls verfügbar. Beduftungs- und Ionisierungsfunktionen sind dagegen nicht verfügbar. Getönte Scheiben im Fond finden sich in der Optionsliste.

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 0,9 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor an der Hinterachse leistet bis zu 250 kW (340 PS) und gibt ein maximales Drehmoment von 430 Nm ab - der Kampf gegen das hohe Fahrzeuggewicht von über 2,1 t ist

damit eröffnet. Die üppige Motorleistung fühlt sich nicht ganz so dynamisch an, wie man es aufgrund der Leistungsdaten auf dem Papier vielleicht erwarten würde. Objektiv betrachtet ist

der i4 dennoch ein sehr flottes Auto. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,7 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, nur 3,0 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht

es in 3,9 s. BMW verspricht 5,7 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 190 km/h elektronisch abgeregelt - bis dahin schiebt der i4 auch als eDrive40 nachdrücklich an, selbst über 120 km/h ist die Beschleunigung deutlich zu spüren.

## 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei

Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen ein wenig nach. Wie bei guten Elektroantrieben inzwischen üblich, liefert der BMW hier eine perfekte Vorstellung ab.

## 1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der i4 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell. Die Bedienung gelingt genauso simpel wie bei anderen BMW-Modellen auch, über einen ergonomisch angebrachten Hebel auf der Mittelkonsole werden die Fahrstufen eingestellt. In Stufe D ergibt sich eine geringe

Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte; dazwischen gibt es weitere Rekuperationsstufen. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die hohe Rekuperationsstufe zu schwach. Der i4 bietet überdies eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an. Die Abstimmung ist gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

# 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

## 2,1 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrwerk des i4 eDrive40 überzeugt mit hoher Fahrsicherheit, die recht spitze Lenkung lässt ihn aber weniger gelassen wirken als es mit dem gefühlten langen Radstand möglich wäre. Man muss sich an die Lenkung gewöhnen, damit auch bei hohen Geschwindigkeiten die gewünschte Ruhe einkehrt. Andererseits sind dies gute Voraussetzungen für Dynamik und zackige Reaktionen. In sehr schnell angegangenen Kurven reagiert der i4 tendenziell untersteuernd, das DSC (=ESP) regelt bei Bedarf zielführend und hält den Strome stabil. Auch bei flotter Gangart halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen. Die Traktion ist dank Heckantrieb gut, die Traktionskontrolle kann sehr feinfühlig

regeln.

Den ADAC Ausweichtest absolviert der i4 eDrive40 sicher. Er zeigt recht gute Reaktionen auf die Lenkbefehle, fährt sich aber nicht so präzise wie Sportversionen von BMW - dazu tragen die eher auf Energiesparen als auf Dynamik ausgelegten Reifen bei. Unabhängig davon wirkt der lange Radstand beruhigend, bringt aber weniger Agilität mit sich. Im Grenzbereich untersteuert der Strome, ist man deutlich zu schnell, schiebt der i4 über alle vier Räder. Den dynamischen Part übernimmt wohl eher der i4 M50. Dynamische Ansprüche erfüllt zwar auch der eDrive40 pflichtbewusst, fühlt sich aber nicht besonders präzise an.

## 2,1 Lenkung

⊕ Beim i4 gibt es eine variable Sportlenkung gemeinsam mit dem adaptiven Fahrwerk. Beides ist im Testwagen nicht verbaut.

Die Standardlenkung ist um die Mittellage etwas gefühllos, gerade bei Kurvenfahrt aber sehr präzise. An der Präzision und den Lenkkräften gibt es nichts auszusetzen, auch der i4 wird

dem fahrdynamischen Anspruch der Marke gerecht. Die "Empfindlichkeit" ist aber etwas gewöhnungsbedürftig. Die Lenkunterstützung kann man in zwei Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Lenkradumdrehungen.

## 2,8 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag weitgehend harmonisch, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen – den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der i4 aus 100 km/h so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 36,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein nur zufriedenstellendes Ergebnis. Die Bremsleistung lässt jedoch auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.
























## 1,7 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den i4 gibt es so gut wie alle Assistenten, welche das BMW Konzernregal hergibt. Leider kosten die meisten Systeme jedoch Aufpreis. Bis 80 km/h bremst der i4 selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 160 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit (Serie), das dann für den Tempomaten übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild, reagiert aber nicht, wird er ebenfalls darauf hingewiesen. Ist in Verbindung mit ACC ein Radarsensor an der Front verbaut, bremst der Notbremsassistent sogar bis 200 km/h und versucht, Kollisionen zu vermeiden oder deren Schwere zu mindern.

Auch bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Die dazu notwendigen optionalen Radar-Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird ebenso vor dem Auto erkannt. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der i4 optional beim Ausweichmanöver. Opulent wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-up-Display, hier werden auf Wunsch u. a. detaillierte

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



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 i4

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Obwohl der i4 prinzipiell auf dem aktuellen 4er Gran Coupe basiert, wurde mit der Elektrovariante ein eigener umfassender Crashtest nach EuroNCAP Norm durchgeführt. Dabei erzielte der Elektro-BMW nur vier von fünf Sternen - das Ergebnis verwundert im ersten Moment, ist BMW doch ansonsten sehr auf Sicherheit bedacht. Im Detail sieht man dann: Es liegt am Gewinnstreben der Bayern, denn zu viele Assistenten kosten Aufpreis. Als Basisversion erhält der i4 damit nur vier Sterne, inklusive der optionalen Sicherheitsassistenten wären es fünf Sterne. Die 87 Prozent für die Insassensicherheit sind ein gutes Ergebnis.

Der i4 verfügt über Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Knieairbags, hintere Seitenairbags oder Mittenairbags zwischen den Vordersitzen gibt es jedoch nicht. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,90 m große Personen, hinten kann man die Kopfstützen nur bis 1,70

## 2,2 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW im Euro NCAP-Crashtest gute 87 Prozent der möglichen Punkte. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren.

Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung (nur hinten). Allerdings kann es für hohe Kindersitze auf der Rückbank eng werden, weil sie unter Umständen am Dachhimmel seitlich anstehen. Es empfiehlt sich also vor dem Kauf zu prüfen, ob der Sitz passt. Kindersitze mit ausladender Basis und Stützfuß benötigen viel "Beinfreiheit" hinten, so dass sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben lässt. Die Kindersicherungen der hinteren Türen sind ausreichend geschützt und können nicht einfach von Kindern verstellt werden. Der Fahrer kann per Knopfdruck die hinteren Scheiben sperren.

## 3,1 Fußgängerschutz

Der i4 bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 71 Prozent der erreichbaren Punkte – trotz der aktiven Motorhaube lediglich ein durchschnittliches Ergebnis. Besonders die vordere Motorhaubenkante sowie die A-Säulen stellen ein hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger dar.

verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermitteln und anzeigen kann.

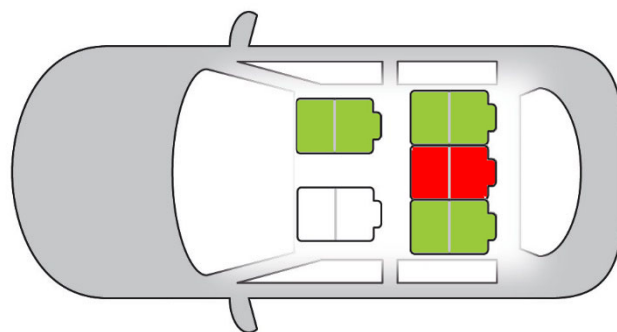
m Körpergröße herausziehen, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass auch größere Menschen ausreichend vor einem Schleudertrauma geschützt sind. Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab, setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her. Die crashvorbereitenden Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall kosten wiederum Aufpreis. Stabile Verzurrösen gibt es in Bodennähe im Kofferraum.

⊖ Ein Gepäcksicherungsnetz zum Befestigen hinter den Rücksitzen ist aufgrund des geringen Abstands zum Dach nicht wirklich nötig - allerdings zum Einhängen hinter den Vordersitzen dann schon, jedoch hier nicht erhältlich.

⊖ Der Mittelsitz in der zweiten Reihe ist für die Fixierung per Gurt nicht sonderlich gut geeignet, da die Anlenkpunkte des Gurts außermittig befestigt sind.

### 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)

Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Zudem verfügt der i4 über einen akustischen Fußgängerschutz, der bis 30 km/h ein Geräusch erzeugt, um andere Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen.

## 1,4 UMWELT/ECOTEST

### 0,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,5 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW); um die netto 80,7 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 96,3 kWh benötigt. Das Antriebssystem des i4 ist durchaus effizient, allerdings könnten die Ladeverluste etwas niedriger ausfallen. Der BMW kann trotz der hohen Motorleistung durchaus sparsam unterwegs sein, vor allem bei höherem Tempo steigt sein Verbrauch deutlich weniger als bei vielen 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 Elektro-BMW eine Reichweite von über 490 km. Aus den 19,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 98 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 51 Punkte.

Wie die meisten Elektroautos ist der i4 in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 550 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

### 1,9 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 CO<sub>2</sub>-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 19,5 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 79 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der i4 im Bereich Schadstoffe 41 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der BMW für ein schweres und kräftiges Auto aber sehr gut da, weil er 92 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

## 3,4 AUTOKOSTEN

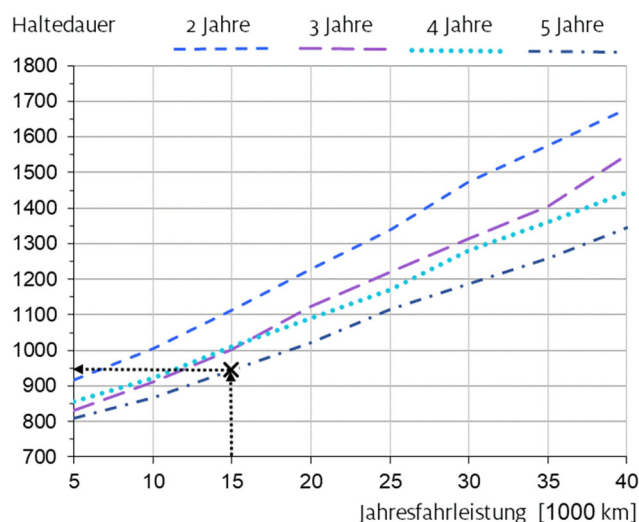
### 3,4 Monatliche Gesamtkosten

Der i4 kostet als eDrive40 in Basisausstattung 59.200 Euro. Das ist ein durchaus hoher Anschaffungspreis, zumal die Ausstattung alles andere als umfassend ausfällt. Viele Assistenten kosten Aufpreis, im Komfort- wie im Sicherheitsbereich (die Quitung dafür gab es beim Crashtest nach EuroNCAP). Die Extras sind teilweise auch sehr teuer, beispielsweise das Glasschiebedach in Standardgröße kostet 1.200 Euro. So kommt der gut, aber bei weitem nicht voll ausgestattete Testwagen auf rund 77.000 Euro. Stattet man den i4 vergleichbar zum iX3 aus, ist der preisliche Unterschied überschaubar, das X3-Derivat hat aber mehr Platz.

Die Unterhaltskosten sind beim i4 günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig - aber erst ab 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind jedoch teilweise hoch, die Haftpflicht liegt bei günstigen 18, die Teilkasko aber bei hohen 28 und die Vollkasko bei ebenfalls hohen 26. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen,

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 944 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt.

Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er 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 490 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 340 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.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i4 eDrive40	i4 M50
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	400 (544)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	430/0	795/0
0-100 km/h [s]	5,7	3,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,1/16,1 kWh E	18,0/18,0 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/28	18/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	944	1125
Preis [Euro]	59.200	70.800

### 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

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	250 kW (340 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	105 kW
maximales Drehmoment	430 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,5 kWh/100km/493 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	83,9 kWh/80,7 kWh
komplette Volla ladung mit Ladeverlusten	96,3 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	10% "Bitte laden" Batt. gelb
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

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

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

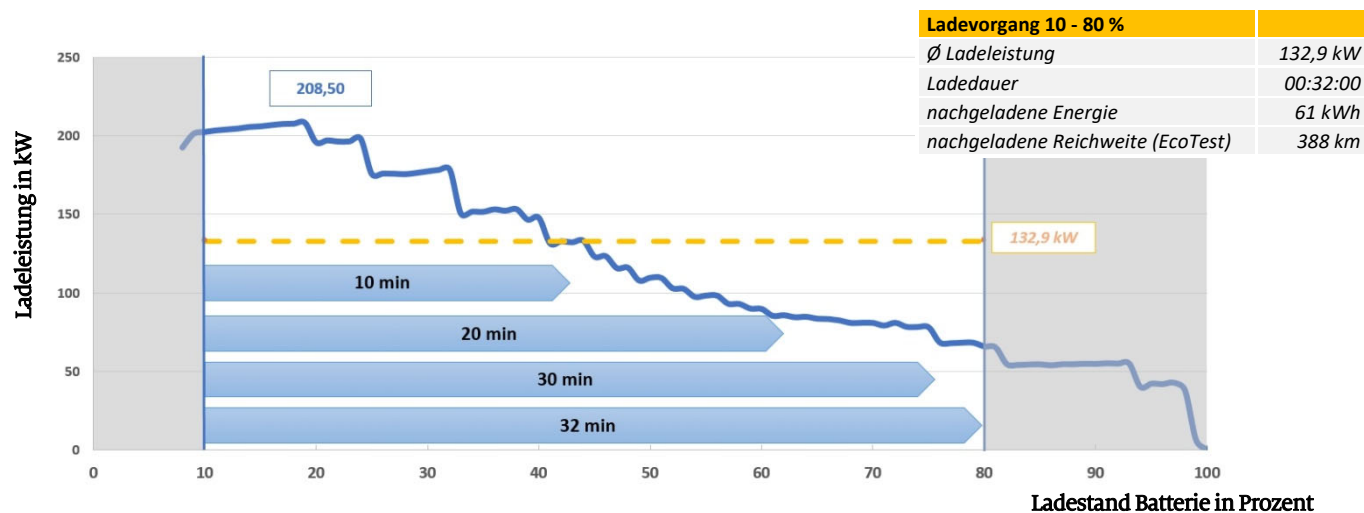
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, A, Phasen)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur Ja/Nein)

### LADEMÖGLICHKEITEN

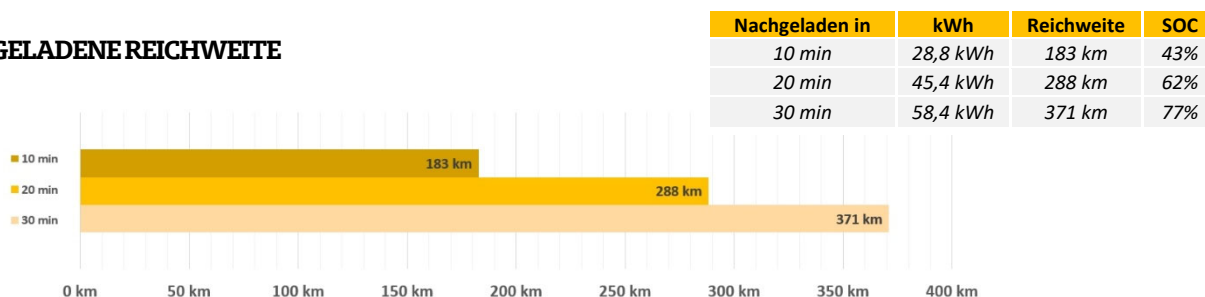
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,4 - 2,3 kW	69 - 42 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,4 - 7,4 kW	69 - 13 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	23,5 - 9 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 210 kW	32 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Elektrisch erregter Synchronmotor	
Leistung	250 kW/340 PS
Maximales Drehmoment	430 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,1 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R17 Y
Länge/Breite/Höhe	4.783/1.852/1.448 mm
Leergewicht/Zuladung	2.125/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	470/1.290 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (netto)	80,7 kWh
Garantie Allgemein/Rost	keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, München

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo <sup>3</sup>
Wendekreis links/rechts	12,6/12,2 m
Ecotest-Verbrauch	19,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 98 g/km)
Reichweite	490 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	2.116/489 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/750/1.160 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>99 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>71 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>134 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>640 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	944 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/28		
Basispreis i4 eDrive40	59.200 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.03.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	76.710 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.649 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.200 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/1.700 Euro°
Abbiege-/Kurvenlicht	1.700 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/650 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/550 Euro°
Head-up-Display	1.150 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	650 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	900 Euro° (Paket)

### 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/320 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	270 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.100 Euro
Metalllackierung	ab 920 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

### AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: August 2022  
Test und Text: M. Ruhdorfer