



BMW iX xDrive50

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (385 kW / 523 PS)

Tesla war die erste Marke, die ein großes SUV mit Oberklasse-Anspruch und elektrischem Antrieb auf den Markt gebracht hat, auch Audi ist schon seit nun zwei Jahren vertreten. Nun zieht BMW mit dem iX nach. Der ADAC Autotest klärt, ob sich hinter der mutig gestalteten Front ein durchdachtes Konzept verbirgt.

Durchdacht ist auf jeden Fall der Antrieb, denn angesichts der gut zweieinhalb Tonnen Leergewicht in Schrankwand-Dimensionen und über 500 PS ist der Verbrauch im ADAC Ecotest verblüffend niedrig: 20,4 kWh reichen dem dicken Stromer für 100 Kilometer unter unseren Standard-Testbedingungen. Die oben genannten Konkurrenten brauchten in unseren Tests rund 20 Prozent mehr Energie. Eine ausgefeilte Aerodynamik soll neben einer geschickten Antriebsarchitektur dafür verantwortlich zeichnen. Da die Batterie beim getesteten xDrive50 dazu noch üppige 105 kWh Nettokapazität bietet, kommt man mit dem Testwagen im gemischten Betrieb bei gemäßigten Temperaturen gut 600 Kilometer weit.

Schön, dass der BMW angesichts des sehr großen Preisschildes auch im Innenraum auf hohe Qualität setzt. Materialien und Verarbeitung müssen sich vor der automobilen Oberklasse nicht verstecken.

Da auch die Lenkung und das Fahrwerk sorgsam abgestimmt sind und der Innenraum zudem großzügige Platzverhältnisse für Passagiere und Gepäck bietet, erreicht der iX xDrive50 im ADAC Autotest eine Traumnote von 1,6. Neben einem gesunden Selbstbewusstsein angesichts des nicht gerade zurückhaltenden Auftritts braucht man allerdings auch ein solides Budget, um sich den großen Stromer in die Auffahrt zu stellen: Der iX xDrive50 kostet mindestens 100.000 Euro, das Einstiegsmodell Xdrive40 mit kleinerer Batterie und geringerer Leistung kostet gut 77.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a.: Audi e-tron, Fisker Ocean, Tesla Model X.

⊕ **großzügiger Innenraum, effizienter und sehr kräftiger Antrieb, tadellose Verarbeitung, hoher Fahrkomfort**

⊖ **hoher Kaufpreis, ausladende Karosserie, kein Frunk**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,6

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

Familie 2,3

Stadtverkehr 4,8

60+ 2,2

Langstrecke 1,8

Transport 2,1

Fahrspaß 2,4

Preis/Leistung 3,6

Ecotest ★★★★★☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Der iX ist bis zur Markteinführung des i7 das Topmodell der elektrischen BMW-Flotte und kostet um oder je nach Ausstattung eher über 100.000 Euro - da erwartet man einiges an Raffinesse bezüglich Materialauswahl und Verarbeitung. Und tatsächlich enttäuscht das große SUV nicht: Man muss sich schon Mühe geben, um einfache Kunststoffoberflächen zu finden. Sitzbezüge, Instrumententafel, Mittelkonsole und Mittelarmlehne sind serienmäßig in wertigem Sensatec ausgeführt, gegen Aufpreis gibt es eine Mikrofaser/Stoffkombination mit asymmetrischem Stoffdesign und gegen 3.500 Euro Mehrpreis nimmt man auf olivenblattgegerbtem Naturleder Platz. Der Testwagen ist mit allerhand Bedienelementen aus geschliffenem Kristallglas ausgestattet, was zwar Geschmackssache ist, aber wie der durchsichtige Dreh-Drück-Steller in das Bedienpanel aus FSC-zertifiziertem Holz

3,1 Alltagstauglichkeit

Die brutto 111,5 kWh große Batterie (105,2 kWh netto, 125,2 kWh mit Ladeverlusten bei AC-Laden) des iX xDrive 50 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Kabel für Haushaltssteckdosen ist wie auch ein dreiphasiges Typ2-Ladekabel stets an Bord, letzteres ist mit 5 m Länge allerdings ziemlich kurz. Die Kabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden; unter der Fronthaube gibt es leider keinen separaten Stauraum, obwohl unter der Abdeckung wohl reichlich Platz wäre. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 20,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von gut 610 km - für ein SUV-Elektroauto gar nicht schlecht, wenngleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Der iX ist angesichts seiner Größe ein ziemlich sparsames Elektroauto.

Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert etwa 34 bis 90 Stunden, macht in der Praxis daher 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 elfeinhalb Stunden (bei 11 kW dreiphasig). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur gut eine dreiviertel Stunde an einer Ladesäule, die bis zu 195 kW Ladeleistung bietet. Allerdings reduziert sich die maximale

2,3 Licht und Sicht

Bei der Rundumsicht schneidet der iX mittelmäßig. Speziell die Sicht nach schräg hinten fällt aufgrund der breiten C- und D-Säulen schlecht aus. Hindernisse vor und vor allem hinter dem

eingelassen ist, nötigst Respekt ab. Natürlich gibt es eine umfassende Ambientebeleuchtung, die mehrfarbig das gewünschte Ambiente zaubert - aber auch deaktivierbar ist. Die Karosserie ist ebenfalls ohne Tadel verarbeitet, Spaltmaße und Fluchten passen rundum. Der Unterboden ist wie bei Elektroautos üblich sehr glattflächig ausgeführt, was der Aerodynamik zuträglich ist. Von großer Sorgfalt zeugt auch, dass der Großteil der umfangreichen Sensorik für die Fahrassistenzsysteme, die in die mächtige BMW-Niere integriert ist, nicht zu erkennen ist. Bei den meisten Autos erkennt man beispielsweise genau, an welcher Stelle der Radarsensor in den Grill integriert ist - die Münchner lackieren die Fläche aufwändig und mehrschichtig, damit hier eine geschlossene Oberfläche entsteht.

Ladeladeleistung recht bald bei steigender Batterieladung (SOC) und wird bei niedrigen Temperaturen (unter 10 °C) und nicht durchgewärmter Batterie auch nicht erreicht. Die Ladedauer verlängert sich entsprechend. Gegenüber E-Autos mit 800-V-Bordnetz (u.a. Audi e-tron, Porsche Taycan) hat der iX in puncto Ladeleistung und damit auch Ladedauer das Nachsehen.

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

Die maximale Zuladung des deutlich über 2,5 t schweren Testwagens beträgt 583 kg - das genügt locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 100 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes ausreichen sollte.

⊕ Zweieinhalb Tonnen, so schwer dürfen gebremste Anhänger sein, wenn man sie mit dem iX ziehen möchte. Das ist unter den Elektroautos rekordverdächtig und sorgt dafür, dass der große Stromer tatsächlich als veritables Zugpferd durchgeht - wenn auch mit so schweren Anhängern die Reichweite sicher dramatisch abnimmt.

Wagen sind wegen der hohen Fahrzeugenden nur in großer Entfernung zu erkennen.

⊕ BMW stattet den iX serienmäßig mit dem „Parking Assistant“ aus, der das Ein- und Ausparken erleichtert. Dazu zählen Parksensoren vorn und hinten, Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent für Längslücken. Zudem verfügen die Abstandswarner über eine Notbremsfunktion, die beim Rückwärtseinparken bis fünf km/h Kollisionen mit einem Hindernis verhindert. Ein Rückfahrassistent speichert die letzten 50 m der Vorwärtsfahrt ab und fährt den Weg auf Knopfdruck zurück, was beispielsweise bei verwinkelten Einfahrten hilfreich sein kann. Gegen Aufpreis ist ein 360-Grad-Kamerasystem (Testwagenausstattung) erhältlich, das mit einer hochwertigen Darstellung überzeugt.

Der Münchener ist bereits ab Werk mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die schon einen statischen Fernlichtassistenten bieten. Gegen Aufpreis stehen zudem leistungsfähigere LED-Scheinwerfer mit blendfreiem Fernlichtassistenten, Kurven- und Abbiegelicht sowie variabler Lichtverteilung zur Verfügung. Zudem haben diese ein Lasersystem integriert, das die Reichweite des Fernlichts erhöht und die Homogenität des Abblendlichts verbessert. Diese Option ist eine klare Empfehlung und ihren Aufpreis durchaus wert, zählt nämlich aktuell zu den besten Scheinwerfern auf dem Markt.

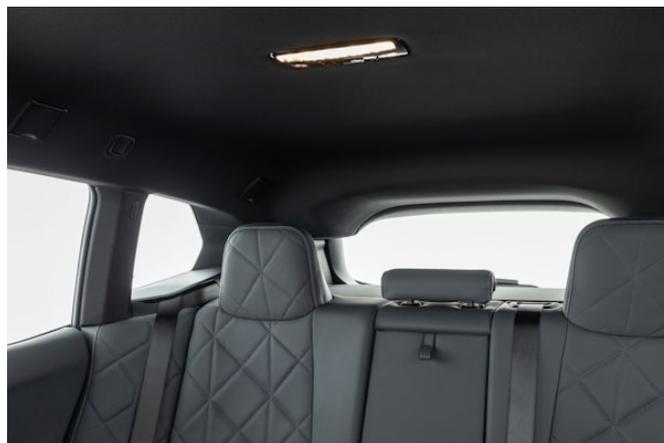
2,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt durch die großen Türen und aufgrund der erhöhten Sitzposition recht bequem. Bei ganz nach unten gestelltem Sitz beträgt die Sitzhöhe über der Fahrbahn 62 cm. Allerdings ist der Schweller breit und hoch, sodass man sich die Hosenbeine leicht dreckig macht. Eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ist Serie, gegen deftigen Aufpreis gibt es den schlüssellosen Komfortzugang. Neben dem Fahrzeugschlüssel lässt sich der iX dann mit einem digitalen Schlüssel ent- und verriegeln sowie starten – per kompatibelem Smartphone, Smartwatch oder einer Karte im Scheckkartenformat. Gegen Aufpreis ist eine Soft-Close-Automatik erhältlich, die die Türen sanft ins Schloss zieht.

⊖ Auf Haltegriffe am Dachhimmel muss man beim iX komplett verzichten -unverständlich in dieser Fahrzeugklasse.

2,3 Kofferraum-Volumen

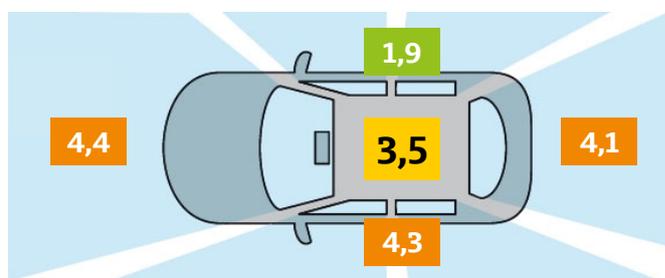
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 395 l, das ist nicht sehr üppig für ein SUV der oberen Mittelklasse.. Entfernt man die Abdeckung, erweitert sich der Stauraum auf 565 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu einem Dutzend Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 810 l verstauen. Unter Ausnutzung des



Aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten stark eingeschränkt.

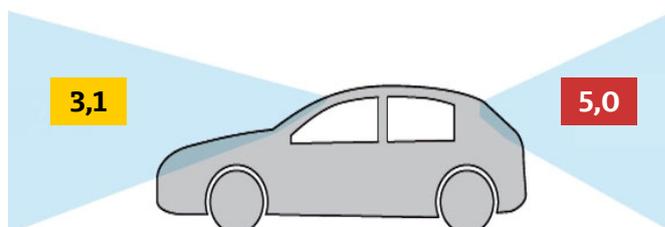
Rundumsicht

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.



Aufgrund der doch recht geringen Höhe fasst der Kofferraum des iX lediglich 395 l Gepäck.

kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.520 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden gibt es einen zusätzlichen, 75 l großen Stauraum - praktisch etwa für die Ladekabel.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Immerhin knapp 1,90 m große Personen können unter der elektrisch angetriebenen Heckklappe stehen, ohne sich den Kopf zu stoßen. Ist man aber so groß, muss man sich vor dem etwas abstehenden Schlosshaken und den ausladenden seitlichen Teilen der Klappe in Acht nehmen. Der iX wartet mit einer großen Kofferraumöffnung und einer vorbildlichen Laderaumbeleuchtung auf, zudem ist praktischerweise der Kofferraumboden auf gleicher Höhe mit der Ladekante.

⊖ Die Ladekante ist allerdings mit 77 cm sehr hoch, gerade schweres Gepäck deshalb eine Herausforderung.

1,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt und per Knopfdruck vom Kofferraum aus umklappen - sehr praktisch, wenn man mit dem gefüllten Einkaufswagen auf dem Parkplatz des Möbelhauses steht. Durch die geschickte Wahl der Anlenkpunkte muss man sich beim Umklappen und Wiederaufstellen keinerlei Gedanken darum machen, die Rücksitzgurte einzuklemmen. Ablagen für Kleinkram gibt es

1,6 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Beim iX hat BMW mit dem neuesten Bediensystem die Anzahl der Tasten im Vergleich zu den meisten anderen Konzernmodellen deutlich reduziert - konkret gibt es keine Bedieneleiste für die Klimasteuerung, die nun leider ins Touchscreen-Menü integriert ist und auch die frei programmierbaren Schnellwahltasten suchen BMW-Kenner vergeblich. Worauf aber Verlass ist: Die rechte Hand fällt auf einen iDrive-Controller, der zwar nicht mehr so heißt, aber eben eigentlich doch einer ist: Mit dem praktischen Dreh-Drück-Steller kann man zielsicher durch die vernünftig gruppierten Menüs im Infotainment navigieren. 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 eingestellt, man findet zügig eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über Tasten links vom Lenkrad gesteuert und am Lenkrad selbst setzt BMW für die Einstellung von Tempomat oder



Die Ladekante mit einer Höhe von 77 cm macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

nur unter dem Kofferraumboden, zudem immerhin Taschenhaken und gut nutzbare Zurrösen für schwereres Gepäck.

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 gutes Stück weit nach den



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum erfüllen höchste Ansprüche. Die Bedienung ist trotz des Fehlens von Schnellwahltasten weitgehend funktionell.

persönlichen Vorlieben anordnen.

Ein besonderes Lob muss hier für eine Funktion ausgesprochen werden, die der Tester bei noch keinem einzigen BMW aus den letzten beiden Jahrzehnten erleben konnte: Man kann die Innenraumbelichtung so schalten,

0,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der iX hat eine sehr 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 drei Jahre inklusive, danach kostenpflichtig - nur die elektro-spezifischen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten sind längere Zeit kostenfrei. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Kabellos kann man auch sein Handy in der entsprechenden Ladeschale laden,

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot ist erstklassig, man genießt viel Bewegungsfreiheit. Auf dem Fahrerplatz findet man bis knapp zwei Meter Körpergröße genügend Platz vor, die Kopffreiheit ist noch üppiger bemessen. Zusätzlich fällt die Innenbreite großzügig aus, das sehr gute Raumgefühl wird lediglich durch die breite Mittelkonsole etwas beeinträchtigt.

1,5 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten haben selbst großgewachsene Personen genug Platz, erst bei über 2 m Körpergröße wird es bei der Kopffreiheit eng. Die Beinfreiheit würde noch größere Passagiere erlauben. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für bis zu 2,20 m große Mitfahrer. Das Raumgefühl ist großzügig und profitiert besonders von den großen Fensterflächen. Das optionale Panorama-Glasdach erlaubt einen tollen Ausblick nach oben aus dem Fahrzeug.

2,6 Innenraum-Variabilität

Der iX kommt immer als Fünfsitzer, eine dritte Sitzreihe ist nicht erhältlich.

⊕ Ablagen stellt der große BMW in mehr als ausreichender Zahl zur Verfügung, Flaschen, Becher und Kleinkram bekommt

dass sie nicht automatisch angeht, sobald man eine der Türen öffnet. Wer jemals schlafende Kinder nach Hause gefahren hat, weiß genau, dass diese Funktion nur auf den ersten Blick eine Kleinigkeit ist: Sie kann den Abend retten.

die das Gerät noch dazu aktiv kühlt.

Für höhere und höchste Klanggenüsse gibt es für moderaten Aufpreis ein Surround Sound System von Harman Kardon mit 18 Lautsprechern und 655 W Verstärkerleistung oder für fast 5.000 Euro eines von Bowers & Wilkins, welches dann gleich mit 30 Lautsprechern über 1.600 W Gesamtsitzenleistung den Ohren schmeichelt. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen iPhones 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.

⊖ Um das eventuell äußerst klangstarke Soundsystem im iX mit Audioformaten hoher Qualität zu beschicken, steht kein CD-Player zur Verfügung.

Gegen Aufpreis ist ein Panorama-Glasdach erhältlich, das zusätzliches Licht in den Innenraum lässt. Besonderer Clou: Auf Knopfdruck verdunkelt sich das Glas selbst - man braucht keinen Schiebehimmel, um allzu grelles Sonnenlicht auszusperrern.



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

man gut unter. Auf die Smartphone-Ablage wurde besonderer Wert gelegt, hier passen gleich zwei (nicht allzu große) Handys

nebeneinander, dort kann man induktiv oder per exzellent erreichbarer USB-Anschlüsse laden.

1,6 KOMFORT

1,6 Federung

⊕ Der Fahrwerkskomfort überzeugt rundum. Zwar gilt auch für den serienmäßig luftgefederten und adaptiv gedämpften iX, dass riesige und damit schwere Räder das Ansprechen auf kleine Unebenheiten beeinträchtigen, aber die aufwändige Fahrwerkstechnik minimiert den negativen Einfluss der immensen Bereifung mit großem Erfolg. Auf Landstraßen und insbesondere Autobahnen spielt der iX dann ohnehin überaus

erfolgreich den satt liegenden Kilometerfresser, der nur ganz leicht wogend jederzeit ein stabiles und souveränes Fahrgefühl vermittelt. Die Luftfederung regelt automatisch (und auf Wunsch auch per Tastendruck) die Fahrzeughöhe in drei Stufen um insgesamt 30 mm, ab 140 km/h ist man in der niedrigsten Stufe.

2,1 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz sind stets elektrisch und in Höhe, Sitzflächenneigung, Längsrichtung und Lehnenneigung einstellbar. Der Testwagen hat die teuren Multifunktionsitze an Bord, bei denen zusätzlich noch Lehnenbreite und Lendenwirbelstütze einstellbar sind. Zudem stehen bei diesen Sitzen verschiedene Massageprogramme zur Verfügung. Der

Sitzkomfort ist tadellos, lange Reisetappen scheitern sicher eher an der Reichweite als an fehlender Behaglichkeit. Auch hinten sitzt man - wenn auch weniger fürstlich als vorn - bequem und genießt den großzügigen Fußraum: Der Fußboden des Elektroautos ist flach und kommt ohne Mitteltunnel aus.

1,6 Innengeräusch

⊕ Da bei Elektroautos die sonst gewohnten Motorgeräusche weitgehend fehlen, fallen andere Fahrgeräusche weit mehr ins Gewicht. BMW hat es aber geschafft, dem hohen Auto eine ausgezeichnete Dämmung angedeihen zu lassen. Bei

konstanten 130 km/h liegen an unserem Messgerät nur sehr niedrige 63,5 dB(A) Innenraumgeräuschpegel an. Das ist Oberklasse.

1,0 Klimatisierung

⊕ Im iX gibt es serienmäßig eine 3-Zonen-Klimaautomatik. Während die Frontinsassen hier neben der Temperatur auch Luftverteilung und Intensität des Automodus für sich individuell regeln können, ist in der zweiten Reihe nur die Temperatur frei wählbar. Gegen Aufpreis befreit man die Fondinsassen aber aus diesem Dilemma und kann dann für die linke und rechte Seite der Rückbank Temperatur, Luftverteilung und Automodus individuell steuern. Die gezielte Steuerung der Schichtung der Temperaturzonen für Ober- und Unterkörper steht aber nur vorn zur Verfügung.

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. Serienmäßig an Bord ist außerdem die Sitzheizung vorn. Lenkradheizung, Sitzheizung hinten, Sitzbelüftung vorn und beheizte Armauflagen kosten Aufpreis, wie auch getönte Fensterscheiben im Fond.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen

⊕ Die fremderregten Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse leisten zusammen bis zu 523 PS/385 kW und stellen dem hohen Fahrzeuggewicht von über 2,5 Tonnen ein maximales Drehmoment von 765 Nm entgegen. Leistung ist -

um einen alten Spruch aus der der Luxusklasse zu nutzen - also ausreichend vorhanden. Vom Stand weg geht es zügig los, das Fünf-Meter-Schiff fackelt nicht lange: Von 15 auf 30 km/h vergeht nur etwas mehr als eine halbe Sekunde - perfekt beim

Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist in Windeseile erledigt, nur 2,1 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 2,7 s. Die von BMW versprochenen 4,6 Sekunden von null

auf 100 km/h klingen da durchaus realistisch, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, geben die Leistung gleichmäßig ab und lassen erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen

Drehzahlen etwas nach - ohne aber träge zu beschleunigen. Wie bei guten Elektroantrieben inzwischen üblich, liefert der BMW hier eine perfekte Vorstellung ab.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt BMW für den iX kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Dadurch verläuft die Beschleunigung konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell. Die Bedienung gelingt einfach, über einen zunächst auffällig kleinen Hebel auf der Mittelkonsole werden die Fahrstufen eingestellt. In Stufe D

ergibt sich eine geringe Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte, die ein One-Pedal-Driving ermöglicht. Der iX 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.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Trotz des hohen Fahrzeugaufbaus ist der Schwerpunkt des Elektroautos mit der schweren Batterie im Unterboden nicht besonders hoch, was man durchaus spürt. Zwar ist der Stromer kein agiler Kurvenräuber, swingt aber erstaunlich agil und präzise über kurvige Landstraßen. Die Aufbaubewegungen

sind dabei merklich, aber weniger stark als bei anderen so großen und schweren Autos. Auch im ADAC Ausweichtest zieht der iX begleitet von merklichen, aber zielgerichteten ESP-Eingriffen sicher seine Bahn und ist dabei nicht besonders langsam.

2,0 Lenkung

⊕ Die beim iX xDrive50 serienmäßige Allradlenkung ist insgesamt gut abgestimmt. Sie ist tendenziell leichtgängig und bietet um die Mittellage keine glasklare Rückmeldung, passt in ihrer komfortorientierten Auslegung aber zum großen Auto.

Kurven lassen sich präzise anvisieren, die mitlenkende Hinterachse stört uns beim iX dabei nicht derart, wie man es mitunter beim X5 erlebte.

2,4 Bremse

⊕ 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 iX so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im iX fährt BMW alles an Assistenz- und Sicherheitssystemen auf, was im Konzernregal verfügbar ist. Nicht alles, aber vieles ist dabei serienmäßig. Aufpreis zahlt man etwa für den Abstandhaltetempomat, der im Paket Driving Assistant Professional inklusive Lenk- und Spurführungsassistent, automatischem Speed Limit Assist und aktivem Spurwechselassistent ein teilautonomes Fahren ermöglicht. Auch Rettungsgassen bildet der BMW automatisiert, falls notwendig. Zudem kommt im Paket zum Beispiel auch eine Querverkehrswarnung mit Bremsassistent, die auch vorn querende Verkehrsteilnehmer erkennen kann. Serienmäßig ist dagegen das Paket Driving Assistant. Der Stromer bremst selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Eine Geschwindigkeitsregelung inklusive Limiter ist stets an Bord, dieser kann erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen übernehmen.

Bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren, und je nach Einstellung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig in die Spur zurück. Möchte man die Fahrspur wechseln, warnt der BMW vor Fahrzeugen auf der Nebenspur und lenkt im Bedarfsfall sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur. Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht.

Opulent wirkt das wiederum optionale Head-up-Display, hier werden auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der iX verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Luftdrücke radselektiv anzeigen kann.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der BMW erreicht nach Euro NCAP-Norm (Stand 12/2021) mit 91 Prozent ein sehr gutes Ergebnis im Bereich des Insassenschutzes. Insgesamt holt er volle fünf Sterne. Front- und Seitenairbags vorn außen und zwischen den Sitzen, Seitenairbags hinten außen sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind genauso an Bord wie ein Knieairbag für den Fahrerplatz. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,90 m große Personen, hinten ist man aber

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

nur bis gut 1,70 m Körpergröße gut geschützt.

Nach einem Unfall setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt wenn möglich eine Sprechverbindung zu einem Call-Center bzw. zur Rettungsleitstelle her. Ebenso aufpreisfrei an Bord sind crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten

2,0 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält 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 über einen Schalter deaktivieren.

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

3,0 Fußgängerschutz

Der iX bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 73 Prozent der erreichbaren Punkte – trotz der aktiven Motorhaube lediglich ein 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

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,4 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die netto 105,2 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 125,2 kWh benötigt. Das Antriebssystem des iX ist angesichts seines eher ungünstigen Karosserieaufbaus bemerkenswert effizient, allerdings könnten die Ladeverluste etwas niedriger ausfallen.

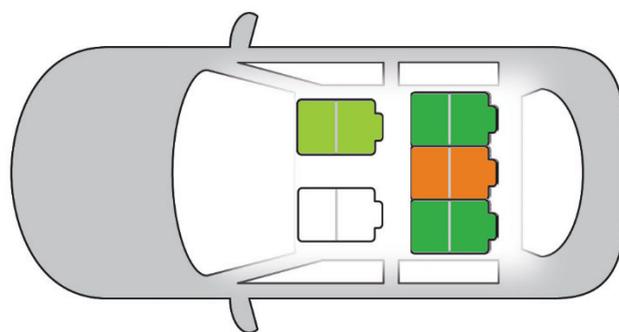
Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Elektro-BMW eine Reichweite von über 600 km. Aus den 20,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 102 g pro km (Basis

Schutz der Insassen beim Aufprall - auch, falls der Unfall von hinten droht. Ein Gepäcksicherungsnetz zum Befestigen hinter den Rücksitzen sowie hinter den Vordersitzen ist serienmäßig dabei. Stabile Verzurrösen gibt es in Bodennähe im Kofferraum.

⊖ Der Mittelsitz in der zweiten Reihe ist für die Fixierung per Gurt nicht sonderlich gut geeignet, man bekommt einen Kindersitz schwerlich stabil fixiert.

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)

akustischen Fußgängerschutz, der bis 30 km/h ein Geräusch erzeugt, um andere Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen.

deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 49 von 60 möglichen Punkten. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 17,3, außerorts bei etwa 21,4 und auf der Autobahn bei etwa 22,1 kWh/100 km. Der iX ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind also noch höhere Reichweiten möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte und aktive Aerodynamik (cw-Wert von 0,25) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Zum Vergleich: Ein etwa gleich großer BMW X5 kommt auf einen cw-Wert von 0,31.

2,1 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 20,4 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 83 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der iX im Bereich Schadstoffe 39 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 so großes und schweres Auto aber exzellent da, weil er insgesamt 88 Punkte erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der iX als xDrive50 kostet genau 100.000 Euro. Das ist ein sehr hoher Anschaffungspreis, allerdings ist die Ausstattung sehr reichhaltig. Gegen Aufpreis hebt man die Annehmlichkeiten nur noch von einem hohen auf ein sehr hohes Level. Dringend empfehlenswert ist als Extra eigentlich nur der Driving Assistant Professional, denn damit hat man alle sicherheitsrelevanten Ausstattungen an Bord.

Die Unterhaltskosten sind günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 92 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind jedoch erhöht, die Haftpflicht liegt bei maßvollen 20, Teilkasko und Vollkasko bei sehr hohen 27 und 29. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt im Vergleich zu einem Verbrenner deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der beiden Motoren 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 oder 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 610 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 425 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	iX xDrive40	iX xDrive50	iX M60
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	240 (326)	385 (523)	455 (619)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	630/0	765/0	1015/0
0-100 km/h [s]	6,1	4,6	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	19,3/19,3 kWh E	20,0/20,0 kWh E	21,9/21,9 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/27	20/29/27	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	92	92	92
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1275	1619	k.A.
Preis [Euro]	77.300	102.500	135.500

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	385 kW (523 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	140 kW
maximales Drehmoment	765 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,4 kWh/100km/614 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	111,5 kWh/105,2 kWh
komplette Volla ladung mit Ladeverlusten	125,2 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

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	Bei 60 km RRW "RRW: 60 km"
	Bei 40 km RRW "Ihre Reichweite ist sehr gering. Ladestation anzeigen?"
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Ja
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	per Menü, Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 20 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

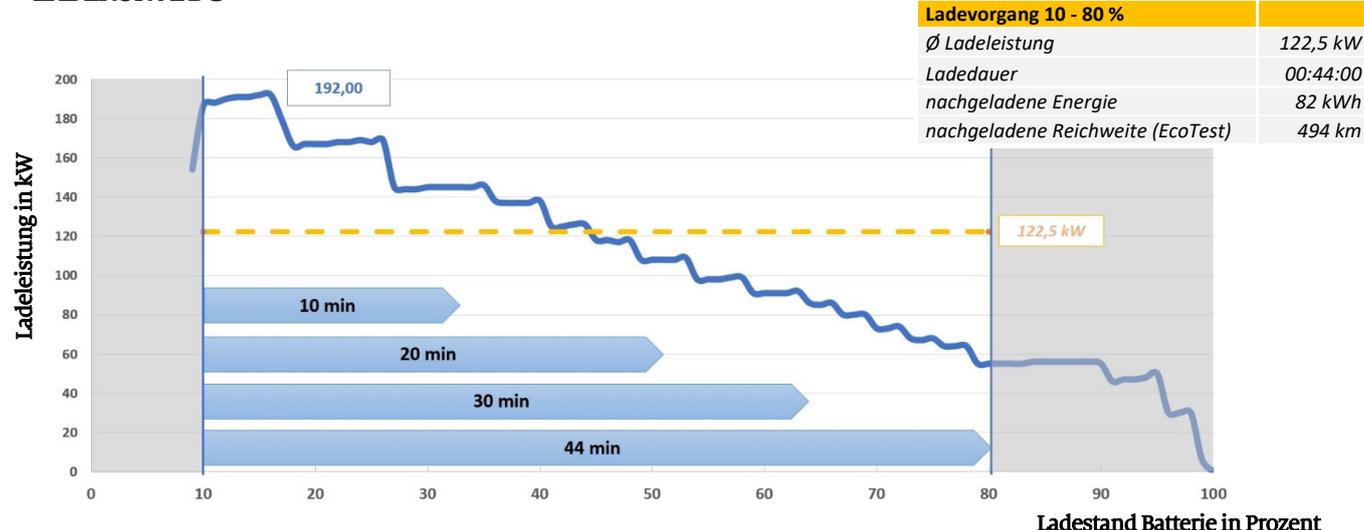
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja Balken kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur Ja/Nein)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	1,4 - 3,7 kW	89,5 - 34 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,4 - 7,4 kW	89,5 - 17 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	30,5 - 11,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 195 kW	44 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

je eine stromerregte Synchronmaschine vorn und hinten	
Leistung	385 kW/523 PS
Maximales Drehmoment	765 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	20,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/60 R20
Länge/Breite/Höhe	4.953/1.967/1.696 mm
Leergewicht/Zuladung	2.585/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.750 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	111,5/105,2 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	USA, Spartanburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R21 109T
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	12,2/12,1 m
Ecotest-Verbrauch	20,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 102 g/km)
Reichweite	610 km
Innengeräusch 130 km/h	63,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.240 mm
Leergewicht/Zuladung	2.562/583 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/810/1.520 l

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

Betriebskosten	111 Euro	Werkstattkosten	145 Euro
Fixkosten	167 Euro	Wertverlust	1196 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1619 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	92 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/27		
Basispreis iX xDrive50	102.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.09.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	120.700 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.662 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. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/2.000 Euro°
Abbiege-/Kurvenlicht	2.000 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.700 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/700 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.500 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.050 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.200 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	1.200 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	1.050 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/3.300 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,6

AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: April 2022
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.