ADAC autotest



BMW i4 xDrive40 M Sportpaket

Fünftürige Schrägheckklimousine der Mittelklasse (295 kW/401 PS)

Das Facelift für den BMW i4 ist sehr zurückhaltend ausgefallen. Das ist kein Nachteil, denn der i4 ist nach wie vor technisch wie optisch auf aktuellem Stand. Etwas Feinschliff am Antrieb hat die Effizienz verbessert und damit die Reichweite erhöht - ein wertvoller Aspekt für jedes Elektroauto. Außen erkennt man die Überarbeitung am leicht geänderten Lichtdesign der Frontscheinwerfer und Heckleuchten; die Rücklichter mit ihren filligranen Leuchtfäden setzen nun auf Lasertechnik, während die Laseremitter in den Optionsscheinwerfern entfallen sind. Der Leuchtweite des Fernlichts tut das in der Praxis keinen Abbruch, eher schon vermisst man das Kurvenlicht über mitschwenkende Lichtkegel. Den sehr praktischen adaptiven Fernlichtassistenten (Selective Beam) gibt es weiterhin, aber wie bisher schon nur gegen Aufpreis. Das gilt leider auch für die meisten Assistenzsysteme, denn selbst für inzwischen eigentlich selbstverständliche Funktionen wie den adaptiven Tempomaten (ACC) oder den Spurwechselassistenten samt Querverkehrwarnung muss man trotz des Grundpreises von über 68.000 Euro noch extra bezahlen. Diese Aufpreispolitik ist dann eigentlich auch der Hauptkritikpunkt am i4, denn ansonsten bietet er famose Fahreigenschaften. Der Antrieb ist eine Wucht, trotz des enormen Eigengewichts (2,3 t) schieben die 401 PS das viertürige Coupé nach vorn, dass es eine wahre Freude ist. Die Begeisterung endet aber nicht bei der Längsdynamik, im Gegenteil. Kurvige Landstraßen mag der xDrive40 ebenso und erweist sich dabei als präzise und agil. Selbst wenn der Straßenzustand schlecht ist, müssen die Insassen nicht leiden. Der i4 xDrive40 bringt serienmäßig elektronisch geregelte Dämpfer mit, die nicht nur die dynamischen Fahreigenschaften unterstützen, sondern auch einen ansehnlichen Federungskomfort bieten. So vereint der i4 viele gute Eigenschaften in sich, bietet sogar noch ordentlich Platz und dank großer Heckklappe einen gut nutzbaren Kofferraum. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 Sportback e-tron, Hyundai IONIQ 5, KIA EV6, Polestar 2, Skoda Enyaq Coupé, Tesla Model Y, VW ID.5.

⊕ **einwandfreie Verarbeitungs- und Materialqualität, leistungsstarker Antrieb, sehr agiles Fahrwerk mit guten Komforteigenschaften, hervorragende Bremsleistung, viele und gut abgestimmte Assistenten verfügbar**

⊖ **hoher Aufpreis für einige Assistenzsysteme, insgesamt hohes Preisniveau, im Fond etwas eingeschränkte Kopffreiheit**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	1,7
AUTOKOSTEN	4,6

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,5 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung von Karosserie und Innenraum ist routiniert und ohne Tadel - diese optische und haptische Wertigkeit vermisst man inzwischen bei ganz neuen BMW-Modellen. Die Fugen der Karosserieteile verlaufen gleichmäßig und schmal. Die verwendeten Materialien im Innenraum sind hochwertig, schnöder harter Kunststoff findet sich kaum, die meisten Flächen sind (teilweise sehr dünn, aber immerhin) 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 wenig ansehnlichem Kunststoff. Insgesamt ist die Verarbeitungsqualität einwandfrei und erfüllt selbst hohe Ansprüche. Der Unterboden ist komplett verkleidet, an einigen Fahrwerksteilen sind zusätzlich Luftleitabdeckungen befestigt.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die 83,9-kWh-Batterie (brutto) des i4 xDrive40 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei, es kann unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Das Laden über 230 V dauert etwa 41 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn. 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 von 10 auf 80 Prozent dauert dann etwa 28 Minuten unter idealen Bedingungen an einer Ladesäule, die bis zu 210 kW Ladeleistung bietet. Die von BMW angegebene maximale Ladeleistung von 205 kW konnte mit knapp 212 kW sogar übertroffen werden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 450 km. Bei innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 500 km oder mehr möglich. Die Außenlänge von 4,78 m ist für die Stadt nicht sonderlich praktisch, der Wendekreis von 12,5 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 496 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 Anhängekupplung beträgt ebenfalls 75 kg, ausreichend für einen Heckträger mit zwei Pedelecs. Der i4 xDrive40 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. Das Reifenpannenset ist inzwischen Serie, es kann als Novum direkt an der Reifennabe befestigt werden und erleichtert durch seine verbaute Technik die Handhabung im Notfall.

2,7 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist akzeptabel - 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 hinten wären aufgrund des hohen Hecks ohne die serienmäßige Rückfahrkamera nur schwer nah am Auto zu sehen. Die Rundumsicht fällt insgesamt ausreichend aus, die breiten Dachsäulen, vor allem die hinteren C-Säulen behindern die Sicht nach draußen. Gerade rechts abbiegen muss man sehr aufmerksam. 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 etwas besser sein.



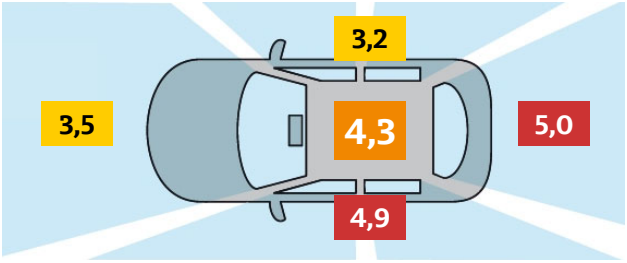
Die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

⊕ Das optionale BMW Laserlicht in den Frontscheinwerfern gibt es nicht mehr. Das ist nicht weiter schlimm, denn einerseits schaltete das besonders helle Fernlicht nur in recht wenigen Fahrsituationen zu und andererseits war und ist das "normale" Fernlicht schon sehr gut. Auch die jetzt als Extra erhältlichen adaptiven LED-Scheinwerfer können überzeugen. Sie leuchten hell und weit und beinhalten einen adaptiven Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattiert, um deren Blendung zu verhindern. Lasertechnologie gibt es nun in den Heckleuchten, wobei sie hier in erster Linie der effektvollen Optik dient. Ein Abbiegelicht ist weiterhin vorhanden, das Kurvenlicht über schwenkende Leuchtkegel leider entfallen. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um dem Fahrer einen besseren seitlichen Überblick zu ermöglichen. Automatisch abblenden können nur der Innenspiegel und der linke Außenspiegel. Allgemein sind die Spiegel ausreichend groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

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

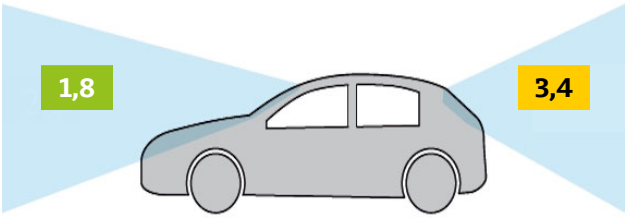
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



2,7 Ein-/Ausstieg

Mit knapp 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. 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, wobei der seitliche Bereich zusätzlich durch kleine Spots in den Schwellern beleuchtet wird. Die Türen werden vorn in drei, hinten leider nur in zwei Positionen fixiert.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Es hilft nur bedingt, dass im Schlüssel eine Automatik verbaut ist, welche die Funkübertragung abschaltet, wenn der Schlüssel eine Weile nicht mehr bewegt wird. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,7 Kofferraum-Volumen

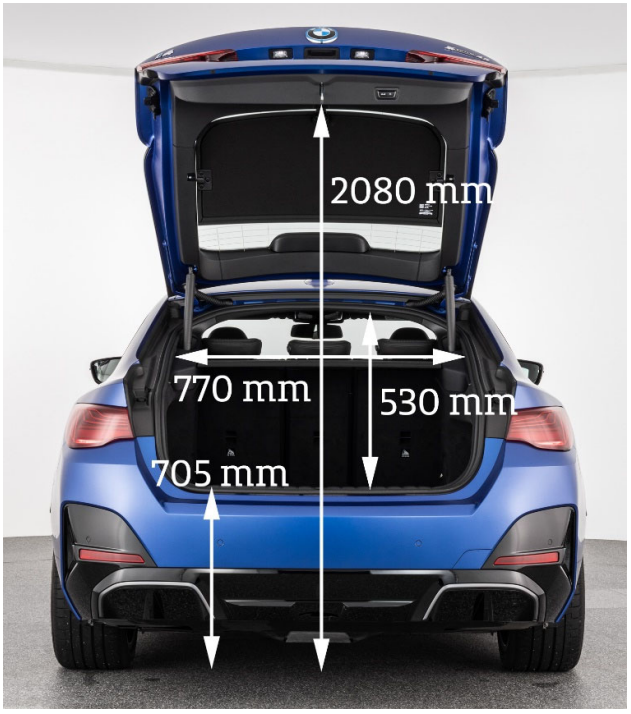
Der Kofferraum reicht aufgrund der schrägen Heckscheibe nicht ganz an das Format eines vollwertigen Kombis heran, fällt aber auch nicht klein aus - die im Unterboden verbaute Batterie schränkt den Stauraum nicht ein. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 370 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, 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. Komplett dachhoch 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.



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

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrische Heckklappe gehört zum Serienumfang. Hat man das schlüssellose Zugangssystem geordert, ist zusätzlich das berührungslose Öffnen und Schließen des Kofferraums über einen „Fußschwenk" unter die Heckschürze 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, bei umgeklappten Rücksitzlehnen ist der Boden weitgehend eben. Zwei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn gut aus.



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

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.

2,3 INNENRAUM

2,0 Bedienung

BMW hat sein Bediensystem nochmal weiterentwickelt und die Oberfläche mit der jetzt aktuellen Version 8.5 angepasst. Der Startbildschirm hat nun die Navigationskarte als Hintergrund und blendet zusätzliche Funktionen und Infos als Kacheln darüber. Sobald man Fahrzeugfunktionen über die Navigation hinausgehend nutzen möchte, muss man weiterhin über die recht unübersichtliche Appliste, also die wie bei aktuellen Smartphones angeordneten Kacheln, in die jeweiligen Menüs gehen. Was für ein Handy passend sein mag, ist im Auto ungünstig. Die Symbole sind zu klein und die Zahl derer zu groß. Das Ablenkungspotenzial ist hoch. Es empfiehlt sich dringend, die Symbole nach der persönlichen Nutzungshäufigkeit neu anzuordnen, damit man zumindest nicht während der Fahrt in der Liste scrollen muss. Eigene Tasten für die Klimaautomatik findet man nur zwei, die eigentliche Steuerung erfolgt über das große Touchdisplay. Die Bedienung der Klimatisierung wird damit nicht einfacher. Neben den Klimatasten mussten sich auch die genialen freibelegbaren Schnellwahltasten verabschieden - hier konnten mit einem Tastendruck ganz unterschiedliche Funktionen wie der Anruf einer bestimmten Person, ein Navigationsziel oder eine


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

Fahrzeugeinstellung durchgeführt werden. BMW war einst Vorreiter dieser innovativen Stationstasten. Als Alternative zu den frei belegbaren Tasten gibt es programmierbare Schnellwahlflächen auf dem Touchscreen, wenn man vom oberen Bildschirmrand nach unten wischt. Besser als nichts, aber bei weitem nicht so gut wie das frühere Bedienkonzept.

⊕ Immerhin durfte im i4 auch mit dem Facelift der iDrive-Controler bleiben (beim neuen 1er musste er schon weichen). Mit dem praktischen Dreh-Drück-Steller kann man durch die Menüs steuern und dabei die normale Sitzposition beibehalten. Wer auf Touchbedienung wert legt, kann alternativ auch per Fingerdruck und -wisch am großen Bildschirm arbeiten. Viele, aber bei weitem nicht alle Funktionen lassen sich auch mit der gut funktionierenden Sprachbedienung steuern. Sitze und Lenkrad sind schnell und elektrisch (Option für Sitze) eingestellt, man findet zügig eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über Tasten links vom Lenkrad gesteuert und am Lenkrad selbst setzt BMW für die Einstellung von Tempomat oder Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Das Layout auf den beiden hochauflösenden Bildschirmen für Kombiinstrument und Infotainment kann man ein Stück weit nach den persönlichen Vorlieben anordnen.

1,1 Multimedia/Konnektivität

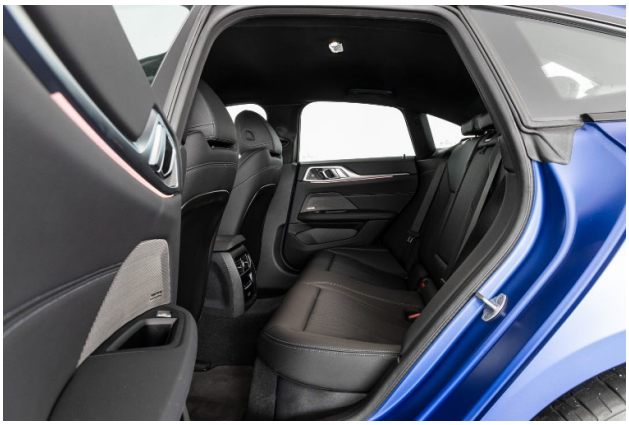
⊕ Der i4 hat eine umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen (2 Jahre inklusive). Der Infotainment-Monitor sieht prinzipiell immer noch aus wie die Versionen der letzten Jahre, er misst inzwischen aber stattliche 14,9 Zoll. 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 Entertainment (z.B. Air Console) kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die Remote und ConnectedDrive Services sind die ersten zwei Jahre inklusive, danach kostenpflichtig - nur die elektroautospezifischen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten sind längere Zeit kostenfrei. Apple Carplay und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Die induktive Ladeschale für Handys ist teil des Comfort-Pakets und damit aufpreispflichtig. Für höhere und höchste Klanggenüsse gibt es - beides gegen Aufpreis - ein Hifi Lautsprechersystem mit zehn Boxen oder die aufwendigere Variante von Harman/Kardon mit immerhin 16 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.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist großzügig, vor allem nach oben hat man reichlich 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 auch für über zwei Meter große Menschen genügen. Die wuchtige Mittelkonsole und die erhöhte Seitenlinie der Karosserie schränken das Raumempfinden etwas ein. Das Glasschiebedach kostet einen sehr hohen Aufpreis, lässt aber immerhin mehr Licht in den Innenraum. Für Nachtfahrten empfiehlt sich die Ambientebeleuchtung, sie verleiht dem Innenraum subjektiv mehr Tiefe.

3,2 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. Die Ambientebeleuchtung in Türtafeln und im Fußraum lässt den Innenraum bei Nacht etwas tiefer wirken.



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

3,4 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 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, immerhin 1-l-Flaschen passen dort noch gerade so hinein. Die Lehnentaschen wurden weggespart, wenigstens gibt es noch zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne und kleinen Haken zum Aufhängen von Jacken.

1,8 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Beim i4 xDrive40 ist das Adaptive M Fahrwerk serienmäßig an Bord. Im Gegensatz zu den kleineren Modellreihen (1er, 2er, X1, X2), deren Optionsfahrwerk gleich bezeichnet wird, hat der i4 eine elektronische Dämpferregelung an Bord, welche die Dämpfungsrate den Wünschen des Fahrers und den Fahrbahngegebenheiten aktiv anpassen kann. Die Vorteile der elektronischen Regelung sind klar zu spüren, denn die Kombination dynamischer Fahreigenschaften und hohem Fahrkomfort gelingt weit besser. Der i4 hat grundsätzlich ein eher straffes Feder- und Dämpfer-Setup, kann aber insbesondere im Comfort-Modus noch einen erstaunlich guten Federungskomfort bieten. Mit Comfort und Sport gibt es zwei Kennfelder für die Dämpfer. Die Unterschiede sind zu spüren, aber nicht erheblich. Selbst in Sport wird noch ausreichend Restkomfort geboten. Wer ein direktes Fahrgefühl vorzieht, wählt Sport. Wünscht man mehr Entkoppelung von den Unzulänglichkeiten der Straßen, erreicht man das im Comfort-Modus. Gerade in diesem Modus werden Unebenheiten innerorts wie außerorts gut geschluckt, der i4 fühlt sich dabei trotzdem sehr verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwellen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und möglichst wenig Erschütterungen an die Insassen weiterzureichen. Nur Kanten kommen recht deutlich durch, hier können die Reifen mit ihren schmalen Flanken kaum beim Abfedern mithelfen. Egal in welchem Geschwindigkeitsbereich, man hat immer ein sicheres Fahrgefühl und weiß das Fahrzeug vollumfänglich zu beherrschen. Der BMW i4 ist in der Summe seiner Eigenschaften ein angenehmes Reiseauto für kurze wie für weite Strecken.

2,2 Sitze

⊕ Der i4 xDrive40 mit M Sportpaket ist serienmäßig mit Sportsitzen (Sitzbezug Mischung Stoff/Microfaser) ausgestattet. Sie sind gegen Aufpreis elektrisch einstellbar, auf der Fahrerseite lassen sich dann die Einstellungen in zwei Speicherplätzen hinterlegen. Die vierfach einstellbaren Lordosenstützen für Fahrer und Beifahrer kosten extra. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung und für den Fahrer elektrisch verstellbare Seitenwangen (Option). Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und passend 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.

1,6 Innengeräusch

⊕ Obwohl der i4 ohne Doppelverglasung auskommen muss, ist es ausgesprochen ruhig im Innenraum. Bei 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von nur 63,5 dB(A) gemessen - das ist ein sehr guter Wert. Es bestätigt sich auch subjektiv bei niedrigen wie bei hohen Geschwindigkeiten, im Facelift-i4 ist man leise unterwegs. Von den beiden Elektromotoren ist praktisch nichts zu hören. Auch sonst fallen die Fahrgeräusche gering aus, BMW hat seinen neuen i4 sehr gut gedämmt. Selbst Windgeräusche fallen nicht explizit oder gar störend auf. Der i4 eignet sich also prima als entspannter Reisewagen.

1,4 Klimatisierung

⊕ Im i4 xDrive40 gibt es serienmäßig eine 3-Zonen-Klimaautomatik; 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. Die Sitzheizung vorn ist Serie, hinten kostet sie Aufpreis. Ebenso optional wird die Lenkradheizung angeboten. Eine Sitzlüftung gibt es nicht. Beduftungs- und Ionisierungsfunktionen sind ebenso wenig verfügbar. Getönte Scheiben im Fond finden sich in der Optionsliste.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen

⊕ Die xDrive40-Variante des i4 kommt mit zwei Elektromotoren, einem an der Hinterachse mit bis zu 230 kW und einem an der Vorderachse mit bis zu 190 kW. BMW gibt als maximale Systemleistung 295 kW (401 PS) und als Systemdrehmoment 600 Nm an. Für den bekannten Standardsprint auf 100 km/h werden laut Hersteller 5,1 s benötigt. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 200 km/h begrenzt. In praktisch allen Geschwindigkeitsbereichen wirkt der i4 mit diesem Antrieb lebendig und kräftig. Auch weit über 100 km/h lässt die Beschleunigung kaum nach, der Tempobegrenzer ist im Nu erreicht. Trotz des erheblichen Leergewichts von fast 2,3 t ist der i4 xDrive40 ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,6 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch Überholmanöver sind schnell erledigt, knapp 2,3 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 2,9 s.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen selbst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum nach. Bei spontanen Zwischenspurts mit hoher Leistungsanforderung reagiert der Antrieb sogar ausgesprochen "giftig" und leistungsstark auf Beschleunigungsbefehle.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der i4 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg ziehen die Motoren 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 kleinen 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.

© ADAC e.V.

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrwerk des i4 xDrive40 überzeugt neben seinen Komforteigenschaften auch mit hoher Fahrsicherheit, der vergleichsweise lange Radstand wirkt stabilisierend. Die direkte Lenkung setzt Richtungsänderungen schnell um, der Fahrzeugaufbau beruhigt sich aber zügig wieder - gute Voraussetzungen für Dynamik und zackige Reaktionen. In sehr schnell angegangenen Kurven reagiert der i4 tendenziell untersteuernd, das DSC (=Elektronisches Stabilitätsprogramm) regelt bei Bedarf zielführend und hält den Stromer stabil. Auch bei flotter Gangart halten sich die Aufbaubewegungen in engen Grenzen. Die Traktion ist dank Allradantrieb ausgesprochen gut, die Traktionskontrolle kann sehr feinfühlig regeln. Den ADAC Ausweichtest absolviert der i4 als xDrive40 mit adaptivem Fahrwerk absolut sicher. Er zeigt sehr direkte und gut kalkulierbare Reaktionen auf die Lenkbefehle, fährt sich präzise wie die Sportversionen von BMW. Dabei gibt er dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl und subjektiv wie objektiv die volle Kontrolle. Im Grenzbereich untersteuert der Stromer. Ist man deutlich zu schnell, schiebt der i4 kontrolliert über alle vier Räder. Den dynamischen Part übernimmt der xDrive40 ebenso gern, der BMW lässt sich präzise und einwandfrei beherrschbar durch die Gassen zirkeln und erreicht dabei sehr hohe Geschwindigkeiten. Seitenneigung fällt dabei kaum auf.

1,8 Lenkung

⊕ Neben dem adaptiven Fahrwerk kommt der i4 xDrive40 auch mit der variable Sportlenkung serienmäßig. Letztere zeichnet sich durch eine nicht zu direkte Auslegung um die Mittellage und eine zunehmend direktere Übersetzung beim Einlenken aus. Dadurch muss man in Alltag insbesondere beim Abbiegen weniger weit einschlagen, hat aber gleichzeitig keine zu empfindliche Lenkung beim Geradeausfahren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,3 Lenkrad-umdrehungen. Das Lenkgefühl der Sportlenkung ist gut, man ist angemessen informiert, ohne durch übertriebene Nervosität gestresst zu werden. Der i4 lässt sich zielgenau und präzise über kurvige Pisten steuern. Die Mittenzentrierung ist deutlich zu spüren, aber nicht zu straff, so ist man auch auf langen Strecken entspannt unterwegs.

1,1 Bremse

⊕ Dieser Bremsweg ist eine Ansage und Klasse für sich: Aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete i4 xDrive40 nur durchschnittlich 31,4 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Das sind Leistungswerte von reinrassigen Sportwagen. Dabei ist die BMW i4 Bremse elektronisch geregelt, um die Kombination aus Rekuperation und Radbremsen unter Effizienzaspekten möglichst optimal zu kombinieren - nicht unbedingt eine ideale Voraussetzung für einen besonders kurzen Bremsweg. Umso mehr überzeugt das Ergebnis. 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.

1,7 SICHERHEIT

1,0 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. Der i4 bremst 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 und reagiert aber nicht, wird er ebenfalls darauf hingewiesen (Teil des optionalen Driving Assistant Professional). Ist in Verbindung mit ACC ein Radarsensor an der Front verbaut, bremst der Notbremsassistent sogar bis 200 km/h und

© ADAC e.V.

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 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 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermitteln und anzeigen kann. Zum Leidwesen vieler Autofahrer hat der Gesetzgeber vorgeschrieben, dass die dominante akustische Warnung des "Intelligenten Verkehrszeichenassistenten" nach jedem Fahrzeugstart eingeschaltet sein muss. Solange die Verkehrszeichenerkennung und die Navigationskarten noch nicht vollständig perfekt sind (was bisher noch kein Hersteller geschafft hat), ergeben sich immer mal wieder grundlose akustische Warnungen. BMW bietet die Möglichkeit, die akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung über einen langen Druck auf die SET-Taste am Lenkrad zu deaktivieren.

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 beim Test im Juli 2022 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 m Körpergröße

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	Option
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreu-zungsassistent	Option
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	Serie
Abstandsregeltempomat	Option
Autobahn-/Stauassistent	Option
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Spurassistent	Serie
Totwinkelassistent	Option
Spurwechselautomatik	Option
Ausweichassistent	Option
Notfallassistent	Option
Ausstiegswarnung	Option
Müdigkeitswarner	Serie
Head-up-Display	Option
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt mes-send)

© ADAC e.V.

herausziehen - allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass auch größere Menschen ausreichend vor einem Schleudertrauma geschützt sind. Nach einem Unfall bremst 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.

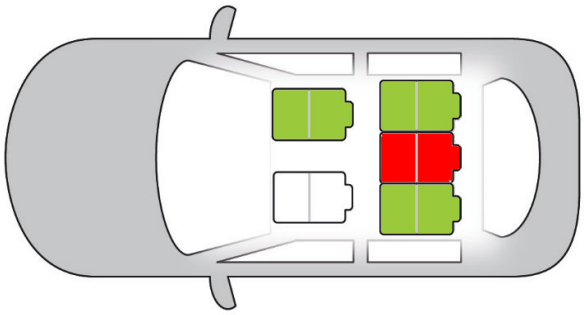
2,2 Kindersicherheit

⊕ 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.

⊖ 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)

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. 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.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,5 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW); um die netto 81,3 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 92,8 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 aus. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Elektro-BMW eine Reichweite von über 450 km. Aus den 20,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 102 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 49 Punkte. Wie die meisten Elektroautos ist der i4 in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über

500 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

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 20,5 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 83 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der i4 im Bereich Schadstoffe 39 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der BMW i4 xDrive40 für ein sehr schweres und ausgesprochen kräftiges Auto aber gut da, weil er 88 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier Sterne - der fünfte wird nur ganz knapp verpasst.

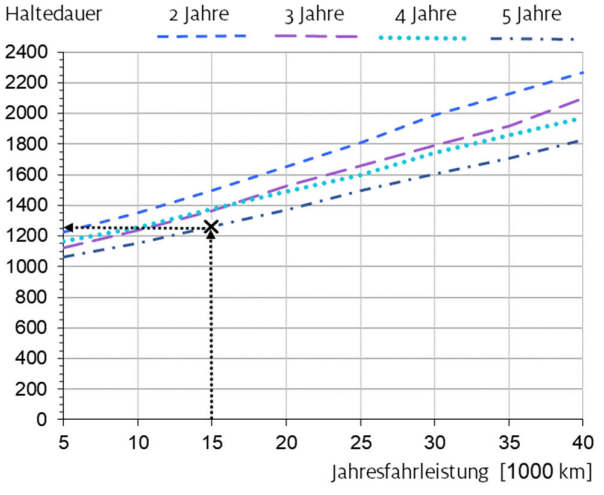
4,6 AUTOKOSTEN

4,6 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der i4 kostet als xDrive40 in Basisausstattung üppige 64.100 Euro. Das ist ein hoher Anschaffungspreis, zumal die Ausstattung alles andere als umfassend ausfällt. Viele Assistenten kosten Aufpreis, im Komfort- wie im Sicherheitsbereich (die Quittung dafür gab es beim Crashtest nach EuroNCAP). Die Extras sind teilweise auch sehr teuer, beispielsweise das Glasschiebedach in Standardgröße kostet 1.200 Euro. Oder sie sind nur in Paketen zu haben, so dass der Kaufpreis schnell erheblich steigt. So kommt der gut, aber bei weitem nicht voll ausgestattete Testwagen auf über 85.000 Euro - wobei hier die nicht unbedingt notwendige Mattlackierung für 4.900 Euro enthalten ist. Die Unterhaltskosten sind beim i4 teilweise günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig - aber erst ab 2030, sofern das Auto noch bis Ende 2025 erstmalig zugelassen wird (Stand Mitte 2025). Auch die Wartungskosten liegen bei BMW für die Elektromodelle spürbar unter den Verbrennerfahrzeugen. Ein teures Vergnügen ist der i4 jedoch bei der Versicherung: Die Haftplichteinstufung ist mit Klasse 19 nicht das Problem - die Klassen 28 bei Teilkasko und Vollkasko dagegen schon. 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 450 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 315 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1260 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i4 eDrive35	i4 eDrive40
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	210 (286)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm]	400	430
0-100 km/h [s]	6,0	5,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,7 kWh E	14,9 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/27/28	19/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1085	1121
Preis [Euro]	57.600	60.600

Aufbau

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

Versicherung

KH	= KFZ-Haftpfl.
VK	= Vollkasko
TK	= Teilkasko

Kraftstoff

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	9,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,0 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	165/334/517
• Dachlast/Anhängelast [kg]	33/713
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,86
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	55,2 kWh/100 km
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	119 g/km

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Elektro, elektrisch erregte Synchronmotoren vorn und hinten	
Leistung	295 kW/401 PS
Maximales Drehmoment	600 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,7 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c_w-Wert	2,31 m²/0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R18Y/255/45 R18Y
Länge/Breite/Höhe	4.783/1.852/1.448 mm
Leergewicht/Zuladung	2.260/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	470/1.290 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (Brutto/Netto)	83,9/81,1 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, München

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	31,4 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R19 98 Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero I*
Wendekreis links/rechts	12,5 m
Ecotest-Verbrauch	20,5
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 102 g/km)
Reichweite	450 km
Innengeräusch 130 km/h	63,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	2.244/496 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/750/1.160 l

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

Betriebskosten	**113 Euro**	**Werkstattkosten**	**117 Euro**
Fixkosten	**228 Euro**	**Wertverlust**	**803 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	1260 Euro
Steuer pro Jahr	80 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/28/28
Basispreis i4 xDrive40 M Sportpaket	68.020 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.08.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	85.360 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.878 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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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-

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

BMW i4 xDrive40 M Sportpaket

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.700 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	1.700 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/650 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.950 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.950 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.000 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	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 (3-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (nur Fahrerseite)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/380 Euro°
Lenkradheizung	320 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.100 Euro
Metalliclackierung	ab 960 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **1,7**

AUTOKOSTEN **4,6**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,5**
Verarbeitung	1,5
Alltagstauglichkeit	3,2
Licht und Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	**2,3**
Bedienung	2,0
Multimedia/Konnektivität	1,1
Raumangebot vorn	2,4
Raumangebot hinten	3,2
Innenraum-Variabilität	3,4
Komfort	**1,8**
Federung	1,8
Sitze	2,2
Innengeräusch	1,6
Klimatisierung	1,4

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**0,9**
Fahrleistungen	0,7
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Schaltung/Getriebe	1,0
Fahreigenschaften	**1,5**
Fahrstabilität	1,7
Lenkung	1,8
Bremse	1,1
Sicherheit	**1,7**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kindersicherheit	2,2
Fußgängerschutz	3,1
Umwelt/EcoTest	**1,6**
Verbrauch/CO2	1,1
Schadstoffe	2,1

Stand: September 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer

© ADAC e.V.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	295 kW (401 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	125 kW
maximales Drehmoment	600 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,5 /453 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	83,9 kWh/81,1 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	92,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	5/Menü, Gangwahlschalter

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	60 km Restreichweite
	40 km Restreichweite
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (AC)
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Taste Ladeanschluss, Menü

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED Ladebuchse)

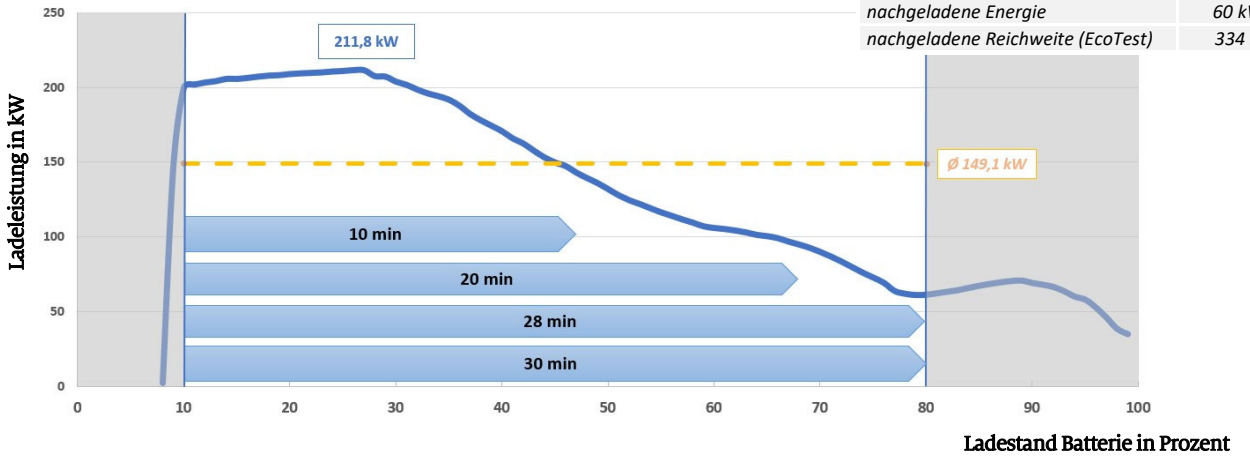
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	71,5 - 40,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	71,5 - 12,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22,5 - 8,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 205 kW	28 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC

Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*149,1 kW*
Ladedauer	*00:28:00*
nachgeladene Energie	*60 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*334 km*



NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*31,2 kWh*	*174 km*	*47%*
20 min	*49,5 kWh*	*276 km*	*68%*
30 min	*61,7 kWh*	*344 km*	*82%*



ADAC-Messung kursiv