
Vorstellung BMW i4: Freude am Fahren 4.0

Von Frank Wald

Wie wird aus einem E-Auto ein BMW, wenn mit Motor und Antrieb wesentliche Elemente der „Freude am Fahren“ ausgetauscht werden? Ein Dilemma, mit dem auch andere Marken angesichts der nivellierenden Elektromobilität zu kämpfen haben werden. Beim viertürigen Gran Coupé i4 lösten die Münchner es auf ebenso einfache wie überzeugende Weise – bleibt alles wie es ist: sportlich-elegantes Design, fahrerorientiert geschnittenes Cockpit(-Display), ausgesuchte Materialien und hochwertige Verarbeitung, dazu ein begeisternder Antrieb mit gekonntem Fahrverhalten – und den passenden Sound dazu liefert eine kinoreife Klangkulisse des Filmmusikers Hans Zimmer.

Mit dem i4 hat BMW die Elektromobilität ins Herz der Marke implantiert. Denn wo der i3 noch ein experimenteller Seitensprung war, mit dem der traditionelle BMW-Kunde nie richtig warm wurde, ist die Coupé-Limousine ein BMW wie er im Buche steht. Mit dem Unterschied, dass unter der schicken Schale ein nahezu lautloser Stromer steckt. Und der lässt die aufgeladenen Reihenmotoren schon nach wenigen Kilometern vergessen. Zum Verkaufsstart im November stehen zunächst zwei Varianten bereit. Der Antrieb im BMW i4 eDrive40 leistet 250 kW (340 PS) und soll mit der 83,9 kWh (80,7 kWh netto) speichernden Batterie bei einem WLTP-Verbrauch von 16,1-19,1 kWh im Idealfall bis zu 590 Kilometer weit kommen.

Für noch mehr Freude am Fahren bringt BMW gleich zu Beginn das erste vollelektrische M-Modell i4 M50 mit 400 kW (544 PS), dem mit WLTP-Verbräuchen zwischen 18,0 und 22,5 kWh allerdings schon nach maximal 521 Kilometern der Saft ausgeht. Doch dank Schnellladefunktion mit bis zu 200 kW ist der Energiespeicher an einer Gleichstromquelle wie etwa den Ionity-Säulen an der Autobahn, für die BMW als Konsortiumsmitglied vergünstigte Konditionen bietet, auch nach gut einer halben Stunde wieder zu 80 Prozent gefüllt. An der heimischen 11-kW-Wallbox dauert die volle Ladung achteinhalb Stunden.

Dafür beschleunigt der mit je einer E-Maschine an Front- und Hinterachse ausgerüstete Allradler aber auch mit unerhörtem Schub von 795 Nm Drehmoment aus dem Stand motorradgleich in 3,9 Sekunden auf Tempo 100 – bevor er bei 225 Kilometern in den elektronischen Begrenzer läuft. Doch soweit muss es gar nicht kommen. Seine wahren Stärken spielt das vorläufige Topmodell, wie nicht anders von einem BMW M gewohnt, auf kurvigen Landstraßenpassagen, bei spurtstarken Überholmanövern oder in spontanen Antritten aus.

Dabei hilft die sogenannte „aktornaher Radschlupfbegrenzung“, die mit ihren bis zu zehn Mal schnelleren und exakteren Regeleingriffen bei der Antriebsverteilung und Beschleunigung sowie auf rutschigem Untergrund in jeder Lebenslage Traktion und Fahrstabilität schafft. Ebenso wie die tief im Boden platzierte Batterie, die den Schwerpunkt gegenüber der 3er-Limousine nochmal um gute fünf Zentimeter absenkt. Zusammen mit dem im M-Modell serienmäßig verbauten adaptiven Sportfahrwerk sowie der variablen Sportlenkung und -bremsanlage wächst das Gran Coupé damit schon nach wenigen Kilometern an die Hand – akustisch untermalt von dem je nach Fahrpedaldruck an- und abschwelldenden „Blade-Runner“-Sound.

Doch der viertürige E-Sportler, der mit rahmenlosen Scheiben, langem Radstand und fließender Dachlinie dem Idealbild eines Gran Coupés folgt, kann auch Langstreckenkomfort. Die serienmäßige Hinterachs-Luftfederung sorgt nicht nur für perfekte Spurführung, sie minimiert auch das für die übergewichtige E-Autos typische Poltern über Quertfugen, Bahnübergängen oder Kopfsteinpflaster. Die steife Karosseriestruktur und die vorbildliche Aerodynamik (cW-Wert 0,24) bringen Laufruhe ins Fahrzeug und minimieren die Windgeräusche.

Ein starkes Stück Technik ist auch die adaptive Rekuperation, die anhand der Navigationsdaten und der Verkehrssituation die Stärke der Energierückgewinnung steuert. So erhöht sich beispielsweise bei der Annäherung an eine Kreuzung automatisch die Rekuperation, wodurch mehr Energie in die Batterie zurückfließt und der Wagen stärker verzögert. Alternativ kann die Energierückgewinnung aber auch per Menü fest in drei Stufen oder in Fahrstufe B die höchste Rekuperation für das so genannte One-Pedal-Fahren eingestellt werden. Dazu kommen im M-Modell ab Werk Annehmlichkeiten wie Akustikverglasung, Standheizung und -klimatisierung sowie eine elektrische öffnende und schließende Heckklappe, unter der 470 bis 1290 Liter Gepäck verstaut werden können.

Aber auch das luxuriöse Interieur trägt zum allgemeinen Wohlbefinden bei. In beiden i4 serienmäßig verbaut ist das leicht zum Fahrer gebogene „Curved Display“, ein volldigitaler Anzeigenverbund aus 12,3 Zoll großem Fahrerinfo-Bildschirm und 14,9-Zoll-Mittelmonitor mit brillanter Grafikdarstellung, das mit der neuesten Generation des iDrive-Bediensystems gekoppelt ist. Es reagiert vorzugsweise auf Touch-Funktion, noch aufmerksamer und einfacher aber auf natürliche – und nicht mal bayerische – Sprache, mit der sich die cloudbasierte Navigation inklusive Zwischenstopps zum Aufladen, Multimedia und Klimatisierung steuern lassen. Apropos, serienmäßig verbaut ist eine 3-Zonen-Klimaautomatik mit Nanofaser-Luftfilter.

Für noch mehr komfortables und sicheres Fahren (und Parken) hat BMW den i4 mit bis zu 40 Assistenzsystemen ausgestattet. Zur Serie gehört allerdings nur ein Kollisions- und Spurverlassenswarner, Verkehrszeicheninfo, Parkpieper und eine Rückfahrkamera. Fast alle relevanten elektronischen Helfer (kamera- und radarbasierte Spurhalte-Systeme, aktive Temporegelungs- und Stop&Go-Funktionen, Parkautomaten) kosten ordentliche Aufpreise.

Womit wir bei dem leidigen Thema Preispolitik sind. Für den i4 verlangt BMW in der vorläufigen Einstiegsversion eDrive40 mindestens 58.300 Euro, das von uns gefahrenere Topmodell i4 M50 kostet „nackt“ 69.900 Euro. Dass bei diesem stolzen Beträgen dann trotzdem so läppische Dinge wie ein selbsttätig abblendender Innenspiegel (320 Euro), das Ambientelicht (370 Euro) oder eine Sitzheizung (380 Euro) extra kosten, sorgt zumindest für Stirnrunzeln. Gleiches gilt fürs Interieur, wo jede kleine Karbon- oder Holzdekorleiste gleich ein paar Hunderter mehr kostet. Gar nicht zu reden von den Lackierungen, wo mit Ausnahme eines schlichten Schwarz alle Metallic-Anstriche mit mindestens 920 Euro zu Buche schlagen. Für die klassische M-Farbe Frozen Portimao Blau werden sogar 3300 Euro berechnet. Besser angelegt ist das Geld da doch in wirklich nützlichen Features wie dem gestochenen scharfen Head-up-Display (1100 Euro) oder einem Laserlicht (1500 Euro). Okay, Hans Zimmers akustische Sound-Inszenierung „Iconic-Sound“ ist im Preis mit drin. (aum/fw)

Daten BMW i4 M50

Länge x Breite x Höhe (m): 4,78 x 1,85 x 1,45

Radstand (m): 2,86

Antrieb: 2 Elektromotoren vorne und hinten, elektr. Allradantrieb, einstufige Automatik

Gesamtleistung/Leistung: 400 kW / 544 PS bei 8000-17.000 U/min

Max. Drehmoment: 795 Nm bei 0-5000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,9 Sek.

Batterie: 83,9 kWh brutto / 80,7 kWh netto

Elektr. Reichweite: 416 - 521 (WLTP)

WLTP-Durchschnittsverbrauch (Strom): 22,5 - 18,0 kWh

Effizienzklasse: E-Fahrzeug

CO₂-Emissionen: 0,0 g/km (WLTP)

Leergewicht (DIN)/ Zuladung: min. 2215 kg / max. 520 kg

Kofferraumvolumen: 470-1290 Liter

Basispreis: 69.900 Euro

Bilder zum Artikel



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW i4 M50 und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Enes Kucevic
