09/2021 Seite 1

## Technische Daten. BMW i4.



		BMW i4 eDrive40		
Antriebsart / Karosserieform	Batterieelektrisches Fahrzeug – BEV / Gran Coupé			
Karosserie				
Anzahl Türen / Sitzplätze		5/5		
änge/Breite/Höhe (leer)	mm	4783 / 1852 / 1448		
• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •				
Radstand	mm	2856		
Spurweite vorne/hinten	mm	1601 / 1630		
Bodenfreiheit bei Leergewicht	mm	125		
Vendekreis	m	12,5		
eergewicht (DIN/EU)	kg	2050 / 2125		
Achslastverteilung (leer) VA / HA	% / %	45,1 / 54,9		
uladung nach DIN	kg	555		
ul. Gesamtgewicht	kg	2605		
Zul. Achslast vorn/hinten	kg	1140 / 1550		
ul. Anhängelast (12 %)				
ebremst/ungebremst	kg	1600 / 750		
'ul. Dachlast/Zul. Stützlast	kg	75 / 75		
Gepäckraumvolumen		470 – 1290		
uftwiderstand	cxx A	0,24-0,30 x 2,31		
artivia di Stalia	UAA A	0,24-0,00 A 2,0 I		
Antrieb				
Antriebskonzept	Ele	ektrischer Antrieb, Übertragung des Antriebsmoments des		
	Elektromotors auf die Hinterräder			
Systemleistung	kW/PS	250 / 340		
Systemdrehmoment	Nm	430		
systemleistungsgewicht	kg/kW	8,2		
nax. Rekuperationsleistung	kW	116		
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		Automatikaetriebe, einstufia mit fester Übersetzung		
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		Automatikgetriebe, einstufig mit fester Übersetzung		
Getriebeart		Automatikgetriebe, einstufig mit fester Übersetzung		
Getriebeart Elektromotor				
Getriebeart		BMW eDrive Technologie der fünften Generation:		
Getriebeart Elektromotor	Strom	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror		
Getriebeart Elektromotor	Strom	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert,		
Getriebeart Elektromotor Motor-Technologie	Strom	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation		
Elektromotor Motor-Technologie	Strom und kW/PS	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340		
Elektromotor Motor-Technologie Spitzenleistung nach ECE R 85	Strom und kW/PS min <sup>-1</sup>	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000		
Elektromotor Motor-Technologie Spitzenleistung nach ECE R 85 lei Drehzahl	Strom und kW/PS	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340		
Elektromotor Motor-Technologie Spitzenleistung nach ECE R 85 lei Drehzahl Orehmoment	Strom und kW/PS min <sup>-1</sup>	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000		
Getriebeart  Elektromotor  Motor-Technologie  Spitzenleistung nach ECE R 85  Diei Drehzahl  Drehmoment  Diei Drehzahl	Strom und kW/PS min <sup>-1</sup> Nm	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000		
Elektromotor  Motor-Technologie  Spitzenleistung nach ECE R 85  iei Drehzahl  Drehmoment iei Drehzahl	Strom und kW/PS min <sup>-1</sup> Nm min <sup>-1</sup>	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000 430 0-5.000		
Setriebeart  Setri	Strom und kW/PS min <sup>-1</sup> Nm min <sup>-1</sup>	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000 430 0-5.000		
Setriebeart Setrie	Strom und kW/PS min <sup>-1</sup> Nm min <sup>-1</sup>	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000 430 0-5.000		
Setriebeart Setriebeart Setriebeart Setriebeart Setriebeart Setriebeart Setriebeistung nach ECE R 85 ei Drehzahl Brehmoment ei Drehzahl Setriebeübersetzung Setriebeübersetzung Setriebeicher Speichertechnik	Strom und kW/PS min <sup>-1</sup> Nm min <sup>-1</sup>	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000 430 0-5.000 11,115		
Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Sepitzenleistung nach ECE R 85  Sei Drehzahl  Serhmoment  Setriebeübersetzung  Hochvoltspeicher  Speichertechnik  Sinbauort	Strom und kW/PS min <sup>-1</sup> Nm min <sup>-1</sup>	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000 430 0-5.000 11,115		
Setriebeart Setrie	Strom und  kW/PS min <sup>-1</sup> Nm min <sup>-1</sup> :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000 430 0-5.000 11,115  Lithium-lonen Unterflur 398,5		
Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Sepitzenleistung nach ECE R 85  Sepitzenleistung nach E	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000 430 0-5.000 11,115  Lithium-lonen Unterflur 398,5 210,6		
Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Sepitzenleistung nach ECE R 85  Sei Drehzahl  Setriebeübersetzung  Setriebe	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation  250 / 340  8.000-17.000  430  0-5.000  11,115  Lithium-lonen  Unterflur  398,5  210,6  83,9		
Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Setriebeitstung nach ECE R 85  Sei Drehzahl  Setriebeübersetzung  Setriebeübersetzu	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation  250 / 340  8.000-17.000  430  0-5.000  11,115  Lithium-lonen  Unterflur  398,5  210,6  83,9  80,7		
Setriebeart Setriebeart Setriebeart Setriebeart Setriebeart Setriebeitstung nach ECE R 85 sei Drehzahl Steriebeübersetzung Setriebeübersetzung Set	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation  250 / 340  8.000-17.000  430  0-5.000  11,115  Lithium-lonen Unterflur 398,5 210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig)		
Setriebeart Setriebeart Setriebeart Setriebeart Setriebeart Setriebeitstung nach ECE R 85 sei Drehzahl Steriebeübersetzung Setriebeübersetzung Set	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation  250 / 340  8.000-17.000  430  0-5.000  11,115  Lithium-lonen  Unterflur  398,5  210,6  83,9  80,7		
Setriebeart  Setri	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation  250 / 340  8.000-17.000  430  0-5.000  11,115  Lithium-lonen Unterflur 398,5 210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig)		
Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Spitzenleistung nach ECE R 85  Sei Drehzahl  Orehmoment  Setriebeübersetzung  Hochvoltspeicher  Speichertechnik  Seinbauort  Spannung  Satteriekapazität  Seregiegehalt brutto  Seregiegehalt netto  Sadezeit für 0 – 100 % Ladung  Sadezeit für 10 – 80 % Ladung  Sadeeinheit	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation  250 / 340  8.000-17.000  430  0-5.000  11,115  Lithium-lonen Unterflur 398,5 210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)		
Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Spitzenleistung nach ECE R 85  Sei Drehzahl  Orehmoment  Setriebeübersetzung  Hochvoltspeicher  Speichertechnik  Seinbauort  Spannung  Satteriekapazität  Seregiegehalt brutto  Seregiegehalt netto  Sadezeit für 0 – 100 % Ladung  Sadezeit für 10 – 80 % Ladung  Sadeeinheit	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000 430 0-5.000 11,115  Lithium-lonen Unterflur 398,5 210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig)		
Setriebeart  Setri	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation  250 / 340  8.000-17.000  430  0-5.000  11,115  Lithium-lonen Unterflur 398,5 210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)  Combined Charging Unit (CCU) mit integriertem 4-kW-		
Spitzenleistung nach ECE R 85 sei Drehzahl Drehmoment Spitzenleistung nach ECE R 85 sei Drehzahl Drehmoment Setriebeübersetzung Hochvoltspeicher Speichertechnik Einbauort Spannung Satteriekapazität Energiegehalt brutto Energiegehalt netto Ladezeit für 0 – 100 % Ladung Ladezeit für 10 – 80 % Ladung Ladezeitheit Bauart Bauart Inax. Ladeleistung	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation  250 / 340  8.000-17.000  430  0-5.000  11,115  Lithium-lonen Unterflur 398,5 210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)  Combined Charging Unit (CCU) mit integriertem 4-kW-		
Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Sepitzenleistung nach ECE R 85  Sei Drehzahl  Drehmoment  Setriebeübersetzung  Sochvoltspeicher  Sepichertechnik  Sinbauort  Spannung  Satteriekapazität  Energiegehalt brutto  Energiegehalt netto  Ladezeit für 0 – 100 % Ladung  Ladezeit für 10 – 80 % Ladung  Ladezeinheit  Sauart  Bauart  Bauart	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror de einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000 430 0-5.000 11,115  Lithium-lonen Unterflur 398,5 210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)  Combined Charging Unit (CCU) mit integriertem 4-kW-pannungswandler zur Versorgung des 12-Volt-Bordnetzes		
Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Sepitzenleistung nach ECE R 85  Sei Drehzahl  Setriebeübersetzung  Setriebeübersetz	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation  250 / 340  8.000-17.000  430  0-5.000  11,115  Lithium-Ionen Unterflur 398,5 210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)  Combined Charging Unit (CCU) mit integriertem 4-kW-pannungswandler zur Versorgung des 12-Volt-Bordnetzes		
Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Sepitzenleistung nach ECE R 85  Sei Drehzahl  Setriebeübersetzung  Setriebeübersetz	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1   V Ah kWh kWh kWh	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror de einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation 250 / 340 8.000-17.000 430 0-5.000 11,115  Lithium-lonen Unterflur 398,5 210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)  Combined Charging Unit (CCU) mit integriertem 4-kW-pannungswandler zur Versorgung des 12-Volt-Bordnetzes		
Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Setriebeart  Sepitzenleistung nach ECE R 85  Sei Drehzahl  Setriebeübersetzung  Setriebeübersetz	Strom und  kW/PS min-1 Nm min-1 :1   V Ah kWh kWh kWh	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: erregte Synchronmaschine, Elektromotor, Leistungselektror d einstufiges Getriebe in gemeinsamem Gehäuse integriert, Generatorfunktion zur Rekuperation  250 / 340  8.000-17.000  430  0-5.000  11,115  Lithium-Ionen Unterflur 398,5 210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)  Combined Charging Unit (CCU) mit integriertem 4-kW-pannungswandler zur Versorgung des 12-Volt-Bordnetzes		

		BMW i4 eDrive40			
Fahrdynamik und Sicherheit					
Vorderradaufhängung	Doppelgelenk-Zugstreben-Federbeinachse in Aluminium-Stahl-Leichtbauweise hydraulisch gedämpftes Zugstrebenlager				
Hinterradaufhängung	Fünf-Lenker-Achse in Aluminium-Stahl-Leichtbauweise; Luftfederung mit automatischer Niveauregulierung				
Bremse vorne	Vierk	olben-Festsattel-Scheibenbremsen, belüftet			
Bremse hinten	Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen, belüftet				
Fahrstabilitätssysteme	Serienmäßig: DSC inkl. ABS, ASC und DTC (Dynamische Traktions Control), ARB-Technologie (Aktornahe Radschlupfbegrenzung), Kurvenbremshilfe CBC, Bremsassistent DBC, Trockenbremsfunktion, Fading-Ausgleich, Anfahrassisten Bergabfahrkontrolle, Anhänger-Stabilitätskontrolle, Performance Control; optional: Adaptives M Fahrwerk				
Sicherheitsausstattung	Serienmäßig: Airbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, Kopfairbags vom und hinten, Dreipunkt-Automatikgurte für alle Sitzplätze, vorn mit Gurtstrammer und Gurtkraftbegrenzer, Crash-Sensoren, Reifendruckanzeige				
Lenkung	mit	Elektromechanische Servolenkung (EPS) mit Servotronic Funktion; optional: Variable Sportlenkung			
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	15,5			
Reifen vorne/hinten		225/55 R17 101Y XL			
Felgen vorne/hinten		7,5J x 17 LM			
Fahrleistungen					
Beschleunigung 0-100 km/h	S	5,7			
Höchstgeschwindigkeit	km/h	190 (elektronisch limitiert)			
Verbrauch / Reichweite					
Stromverbrauch kombiniert (WLTP)	kWh/100 km	19,1 – 16,1			
Reichweite (WLTP)	km	493 - 590			
Umweltmerkmale					
Emissionseinstufung		Elektrofahrzeug			
Lebenszyklus CO <sub>2</sub> -Bilanz bei Verwendung von Grünstrom in der		v			
Nutzungsphase gegenüber vergleichbarem Modell mit Benzin- Antrieb.	- 74 %				
Lebenszyklus CO <sub>2</sub> -Bilanz bei Verwendung von EU28-Strom in de Nutzungsphase gegenüber	er	- 46 %			
vergleichbarem Modell mit Benzin- Antrieb.		- 40 <i>7</i> 0			
Versicherungseinstufung					
KH / VK / TK		1)			

Technische Daten gültig für Deutschland.

Offizielle Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Stromverbrauch und elektrischer Reichweite wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP Messverfahren ermittelt und entsprechen der VO (EU) 715/2007 in der jeweils geltenden Fassung. Sie beziehen sich auf Fahrzeuge auf dem Automobilmarkt in Deutschland. Angaben im NEFZ berücksichtigen bei Spannbreiten Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße, im WLTP jeglicher Sonderausstattung.

Für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß abstellen, sowie ggf. für die Zwecke von fahrzeugspezifischen Förderungen werden WLTP-Werte verwendet. Aufgeführte NEFZ-Werte wurden gegebenenfalls auf Basis des neuen WLTP-Messverfahrens ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf das NEFZ-Messverfahren zurückgerechnet. Für seit 01.01.2021 neu typgeprüfte Fahrzeuge existieren die offiziellen Angaben nur noch nach WLTP. Weitere Informationen zu den Messverfahren WLTP und NEFZ sind auch unter www.bmw.de/wltp zu finden.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen, bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, und unter https://www.dat.de/co2/ unentgeltlich erhältlich ist.

<sup>1)</sup> Angaben noch nicht verfügbar

09/2021 Seite 3

	BMW i4 M50		
Enhranuakata sasia			
Fahrzeugkategorie Antriebsart / Karosserieform		Batterieelektrisches Fahrzeug – BEV / Gran Coupé	
,			
Karosserie Anzahl Türen / Sitzplätze		5/5	
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4783 / 1852 / 1448	
Radstand	mm	2856	
	mm	1589 / 1606	
Spurweite vorne/hinten Bodenfreiheit bei Leergewicht	mm	125	
Vendekreis	mm		
	m lan	12,5	
eergewicht (DIN/EU)	kg	2215 / 2290	
Achslastverteilung (leer) VA / HA	% / %	48,1 / 51,9	
Zuladung nach DIN	kg	520	
Zul. Gesamtgewicht	kg	2735	
Zul. Achslast vorn/hinten	kg	1270 / 1550	
Zul. Anhängelast (12 %)	1.	1000 1750	
gebremst/ungebremst	kg	1600 / 750	
Zul. Dachlast/Zul. Stützlast	kg	75 / 75	
Gepäckraumvolumen		470 – 1290	
uftwiderstand	c <sub>x</sub> x A	0,25-0,32 x 2,33	
Antrieb			
Antriebskonzept	Elektrischer Allradantrieb, bedarfsgerecht aufeinander abgestimmte Übertragung des Antriebsmoments von jeweils einem Elektromoto auf die Vorder- und auf die Hinterräder		
Systemleistung	kW/PS	400 / 544	
Systemdrehmoment	Nm	795	
Systemleistungsgewicht	kg/kW	5,5	
nax. Rekuperationsleistung	kW	195	
Getriebeart		Automatikgetriebe, einstufig mit fester Übersetzung	
		, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	
	BMW eDrive Technologie der fünften Generation: Stromerregte Synchronmaschinen, Elektromotor, Leistungselektron und einstufiges Getriebe jeweils in gemeinsamem Gehäuse integrie Generatorfunktion zur Rekuperation		
Elektromotor vorne		acriciatoria inclori zar rectaperation	
Spitzenleistung nach ECE R 85	kW/PS	190 / 258	
pei Drehzahl	min <sup>-1</sup>	8.000-17.000	
Drehmoment	Nm	365	
pei Drehzahl	min-1	0-5000	
Getriebeübersetzung	:1	8,774	
Elektromotor hinten		<u> </u>	
Spitzenleistung nach ECE R 85	kW/PS	230 / 313	
pei Drehzahl	min <sup>-1</sup>	8.000-17.000	
Orehmoment	Nm	430	
pei Drehzahl	min-1	0-5000	
Getriebeübersetzung	:1	9,374	
		-17	
Hochvoltspeicher		Lithium lange	
Speichertechnik		Lithium-lonen	
		Unterflur	
inbauort	17	200 F	
Einbauort Spannung	V	398,5	
Einbauort Spannung Batteriekapazität	Ah	210,6	
inbauort Spannung Batteriekapazität Energiegehalt brutto	Ah kWh	210,6 83,9	
Einbauort Spannung Batteriekapazität Energiegehalt brutto Energiegehalt netto	Ah	210,6 83,9 80,7	
inbauort Spannung Batteriekapazität Energiegehalt brutto Energiegehalt netto adezeit für 0 – 100 % Ladung	Ah kWh	210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig)	
inbauort Spannung Batteriekapazität Energiegehalt brutto Energiegehalt netto Ladezeit für 0 – 100 % Ladung	Ah kWh	210,6 83,9 80,7	
Einbauort Spannung Batteriekapazität Energiegehalt brutto Energiegehalt netto Ladezeit für 0 – 100 % Ladung Ladezeit für 10 – 80 % Ladung	Ah kWh kWh	210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)	
Einbauort  Spannung  Batteriekapazität  Energiegehalt brutto  Energiegehalt netto  Ladezeit für 0 – 100 % Ladung  Ladezeit für 10 – 80 % Ladung  Ladezeitheit	Ah kWh kWh	210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig)	
Einbauort  Spannung  Batteriekapazität  Energiegehalt brutto  Energiegehalt netto  Ladezeit für 0 – 100 % Ladung  Ladezeit für 10 – 80 % Ladung  Ladezeitheit  Bauart  Max. Ladeleistung	Ah kWh kWh	210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)  Combined Charging Unit (CCU) mit integriertem 4-kW-annungswandler zur Versorgung des 12-Volt-Bordnetzes	
Einbauort  Spannung  Batteriekapazität  Energiegehalt brutto  Energiegehalt netto  Ladezeit für 0 – 100 % Ladung  Ladezeit für 10 – 80 % Ladung  Ladezeinheit  Bauart  Max. Ladeleistung  Wechselstrom (AC) einphasig	Ah kWh kWh	210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)  Combined Charging Unit (CCU) mit integriertem 4-kW-	
Einbauort  Spannung  Batteriekapazität  Energiegehalt brutto  Energiegehalt netto  Ladezeit für 0 – 100 % Ladung  Ladezeit für 10 – 80 % Ladung  Ladezeit heit  Bauart  max. Ladeleistung  Wechselstrom (AC) einphasig  max. Ladeleistung	Ah kWh kWh	210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)  Combined Charging Unit (CCU) mit integriertem 4-kW-annungswandler zur Versorgung des 12-Volt-Bordnetzes 7,4	
Einbauort Spannung Batteriekapazität Energiegehalt brutto Energiegehalt netto Ladezeit für 0 – 100 % Ladung Ladezeit für 10 – 80 % Ladung Ladeeinheit Bauart  max. Ladeleistung Wechselstrom (AC) einphasig max. Ladeleistung Wechselstrom (AC) dreiphasig	Ah kWh kWh	210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)  Combined Charging Unit (CCU) mit integriertem 4-kW-annungswandler zur Versorgung des 12-Volt-Bordnetzes	
Einbauort  Spannung  Batteriekapazität  Energiegehalt brutto  Energiegehalt netto  Ladezeit für 0 – 100 % Ladung  Ladezeit für 10 – 80 % Ladung  Ladezeit heit  Bauart  max. Ladeleistung  Wechselstrom (AC) einphasig  max. Ladeleistung	Ah kWh kWh	210,6 83,9 80,7 8,25 h bei 11 kW (16 A / 380 V, AC dreiphasig) 31 min bei 200 kW initial (DC, Schnellladestation)  Combined Charging Unit (CCU) mit integriertem 4-kW-annungswandler zur Versorgung des 12-Volt-Bordnetzes 7,4	

		BMW i4 M50		
Fahrdynamik und Sicherheit				
Vorderradaufhängung	Doppelgelenk-Zugstreben-Federbeinachse in Aluminium-Stahl-Leichtbauweise hydraulisch gedämpftes Zugstrebenlager			
Hinterradaufhängung	Fünf-Lenker-Achse in Aluminium-Stahl-Leichtbauweise; Luftfederung mit automatischer Niveauregulierung			
Bremse vorne	Vierkolben-Festsattel-Scheibenbremsen, belüftet			
Bremse hinten	Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen, belüftet			
Fahrstabilitätssysteme	Serienmäßig: DSC inkl. ABS, ASC und DTC (Dynamische Traktions Control), ARB-Technologie (Aktornahe Radschlupfbegrenzung), Kurvenbremshilfe CBC, Bremsassistent DBC, Trockenbremsfunktion, Fading-Ausgleich, Anfahrassisten Bergabfahrkontrolle, Anhänger-Stabilitätskontrolle, Performance Control, Adaptives M Fahrwerk			
Sicherheitsausstattung	Serienmäßig: Airbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, Kopfairbags vorn und hinten, Dreipunkt-Automatikgurte für alle Sitzplätze, vorn mit Gurtstrammer und Gurtkraftbegrenzer, Crash-Sensoren, Reifendruckanzeige			
Lenkung	Elektromechanische Servolenkung (EPS), Variable Sportlenkung mit Servotronic Funktion			
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	14,1		
Reifen vorne/hinten		245/45 R18 100Y XL / 255/45 R18 103Y XL		
Felgen vorne/hinten		8,5J x 18 LM / 9J x 18 LM		
Fahrleistungen				
Beschleunigung 0-100 km/h	S	3,9		
Höchstgeschwindigkeit	km/h	225 (elektronisch limitiert)		
Verbrauch / Reichweite				
Stromverbrauch kombiniert (WLTP)	kWh/100 km	22,5 – 18,0		
Reichweite (WLTP)	km	416 - 521		
Umweltmerkmale				
Emissionseinstufung		Elektrofahrzeug		
Lebenszyklus CO <sub>2</sub> -Bilanz bei Verwendung von Grünstrom in der Nutzungsphase gegenüber vergleichbarem Modell mit Benzin- Antrieb.	[ausstehend]			
Lebenszyklus CO <sub>2</sub> -Bilanz bei Verwendung von EU28-Strom in der Nutzungsphase gegenüber vergleichbarem Modell mit Benzin- Antrieb.	[ausstehend]			
<b>Versicherungseinstufung</b> KH / VK / TK		1)		

<sup>1)</sup> Angaben noch nicht verfügbar

Offizielle Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Stromverbrauch und elektrischer Reichweite wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP Messverfahren ermittelt und entsprechen der VO (EU) 715/2007 in der jeweils geltenden Fassung. Sie beziehen sich auf Fahrzeuge auf dem Automobilmarkt in Deutschland. Angaben im NEFZ berücksichtigen bei Spannbreiten Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße, im WLTP jeglicher Sonderausstattung.

Für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß abstellen, sowie ggf. für die Zwecke von fahrzeugspezifischen Förderungen werden WLTP-Werte verwendet. Aufgeführte NEFZ-Werte wurden gegebenenfalls auf Basis des neuen WLTP-Messverfahrens ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf das NEFZ-Messverfahren zurückgerechnet. Für seit 01.01.2021 neu typgeprüfte Fahrzeuge existieren die offiziellen Angaben nur noch nach WLTP. Weitere Informationen zu den Messverfahren WLTP und NEFZ sind auch unter www.bmw.de/wltp zu finden.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen, bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, und unter https://www.dat.de/co2/ unentgeltlich erhältlich ist.