

01.02.2023 BMW i7 – der Wendehammer

Historisches

Es war einmal eine kleine, feine Firma in München, die baute begeisternde Autos. Diese unterschieden sich von der Konkurrenz durch Sportlichkeit, Heckantrieb, Sechszylinder-Reihenmotoren und Fahrerorientierung. Um im Konzert der Automobilmarken überleben zu können, musste auch die kleine BMW wachsen. In den 70ern war die Furcht riesengroß, von einem der Big-Player geschluckt zu werden. Obwohl der damalige Vorstandsvorsitzende Eberhard von Kuenheim prophezeite: „Nicht die Großen fressen die Kleinen, sondern die Schnellen die Langsamen.“ Unnötig zu betonen, wo sich BMW einsortierte. Ein gesundes Selbstbewusstsein gehörte immer schon zur Genausstattung von BMW.

Von Kuenheim sollte Recht behalten. BMW verließ sich deshalb nicht nur auf das Brot- und Butterfahrzeug, den Dreier, sondern erweiterte seine Modellpalette konsequent nach oben, wie es sich für einen Premiumhersteller gehört. Den 7er krönte man sogar mit einem damals konkurrenzlosen 12-Zylinder-Motor. Damit war man dem Erzrivalen Mercedes einen Schritt voraus, und diese mussten sich mächtig anstrengen, wieder auf Augenhöhe zu kommen.

Generell hatte BMW ein glückliches Händchen bei der Schaffung neuer Modelle und Modellreihen, man denke nur an Touring und Cabrio, an Z1 und Z3, und natürlich an den X5, der sogar eine neue Fahrzeugkategorie begründete, die SUVs. Das alles glänzte vielleicht nicht durch die ganz großen Stückzahlen, schärfte aber Markenprofil als modernes, innovatives Unternehmen. Und nicht zu vergessen die M-Modelle, die den sportlichen Charakter der Firma betonten.

Und heute? Die Konkurrenz schläft nicht. Der Markt wird überschwemmt mit gesichtsloser Massenware, die sich fast nur noch im Felgenstyling unterscheidet. Wie muss ein „kleiner“ Hersteller dieser Herausforderung begegnen? Alleinstellungsmerkmale gibt es nicht mehr, der Markt ist in jede noch so kleine Nische hineindiffundiert. Wie schon Mercedes entscheidet sich BMW für die Flucht nach oben – die Geburtsstunde des i7.

Und wer ist schuld? Der Chinese!

Der Chinese hat keine Hemmungen, seinen Reichtum zur Schau zu stellen. Für die 540 Dollar-Milliardäre in China und die Millionen von Dollar-Millionären können Automobile nicht groß genug sein. Bekanntermaßen ist ja der Durchschnitts-Chinese um mindestens einen Kopf größer als der Europäer oder der Nordamerikaner. Dementsprechend benötigt er viiiel Platz, besonders auf der Rücksitzbank, denn dort spielt sich sein Geschäftsleben ab. Vorne sitzt der Chauffeur. An diese Klientel denken Mercedes und BMW mit ihren Elektromobilen EQS und i7 - Testbericht in ams-Heft 4/2023.

i7 – ideal für die Zeitenwende

Man kommt bei den vielen Wendemanövern heutzutage kaum noch hinterher: Verkehrswende, Klimawende, Energiewende. Da ist es nur konsequent, dass BMW und Mercedes ihr Modellprogramm abspecken, und sich auf das Wesentliche besinnen. Das heißt im Klartext nichts anderes, als Autos nur noch für die Reichen dieser Welt zu bau-

en. Einsteigermodelle streichen, und schon fallen auf einen Schlag viele CO₂-Schleudern weg. Die Deutschen können sich ohnehin die Premium-Fahrzeuge kaum noch leisten, also wozu sich unnötig anstrengen. Sollen sich doch andere um die Low-Performer bemühen

Die Datenlage

Um einem Fahrzeug in dieser Größenordnung gerecht zu werden, benötigt man unbedingt die technischen Daten. Dabei lassen wir es aber nicht bewenden, sondern vergeben auch gleich die Punkte für die Sozialverträglichkeit nach dem Schema aus dem Beitrag vom 31.12.2022: [Neues Bewertungsschema bei ams – Leider ohne Sozialverträglichkeit!](#) Wir erinnern uns. Ausgehend von einem Normfahrzeug werden Punkte vergeben: positive Punkte für den Fall einer Verbesserung, negative für Verschlechterungen. Als Normfahrzeug dient ein VW Golf VIII.

	Dim.	Daten BMW i7	Daten Normfzg.	Bewertung Sozialverträglichkeit
Strom-Verbr. Praxis	kWh/100 km	35	16	-38
CO₂-Ausstoß Praxis	g/km	140	150	+10
Länge	mm	5.391	4.300	-27
Breite	mm	1.950	1.800	-30
Höhe	mm	1.544	1.500	-28
Wendekreis	m	12,4	11,0	-28
Leergewicht	kg	2.679	1.400	-64
Geräuschemission				-20
Recyclingfähigkeit				-40
Gesellschaftliche Akzeptanz				-50
Summe				-315

Kommentar: Das hohe Gewicht und der hohe Anteil an Elektrik/Elektronik sind beim Ressourcenverbrauch und der Recyclingfähigkeit vermutlich noch zu milde bewertet. Außerdem läuft das Auto in China mit schmutzigem Strom. Im oben genannten Bericht kommt auch ein Mini vor, als Beispiel für das bessere Ende der Verträglichkeitsskala.



Da stehen sie, die beiden Exponenten der Verträglichkeit, maßstabsgetreu. Der Mini mit +120 Punkten, der i7 mit rekordverdächtigen -315 Punkten. Beide stammen aus dem Hause BMW. Der i7 kostet in der Grundausstattung 136.000 Euro, der Mini als Cooper d

21.400 Euro. Wer also was Gutes tun will für Umwelt, Geldbeutel und Sozialgefüge, sollte sich zum i7 zusätzlich noch einen Mini anschaffen, für die Kurzstreckenfahrten in die Stadt und rundherum.

Der i7 eignet sich besser für ...? Wofür eigentlich? Für die Stadt zu groß, für die Langstrecke zu peinlich. Ein typisches Prestigefahrzeug, um Umweltbewusstsein zu demonstrieren. Ein Feigenblatt, zugegeben ein ziemlich großes.

Noch eine Frage, die sich BMW jetzt stellt. Wie geht es weiter mit Rolls Royce? Wo gibt es da noch Spielraum für Wachstum?



Irgendwie muss sich RR vom i7 unterscheiden, besonders im stattlichen Auftreten. Keine leichte Aufgabe für die Designer. Da möchte man nicht in der Haut von BMW stecken.

Die Optik

Ein Luxusmobil braucht einen standesgemäßen Auftritt. BMW verlagert das Imponiergehabe in die „Niere“, vormals als Kühlergrill konzipiert. Eigentlich bräuchte der i7 als E-Mobil keinen Kühlergrill, schon gar nicht in dieser Größe. BMW braucht aber die Niere zum Überleben, als unverwechselbares Markenzeichen. Leider bekommt man von der Kühleratruppe eher den Eindruck von ...



... einem Gefängnisgitter. Hinter dem Gitter befindet sich die Motorzelle. Dort wird der Elektromotor gefangen gehalten. Dahinter kommt dann die Fahrgastzelle. Wer wird dort wohl gefangen gehalten?

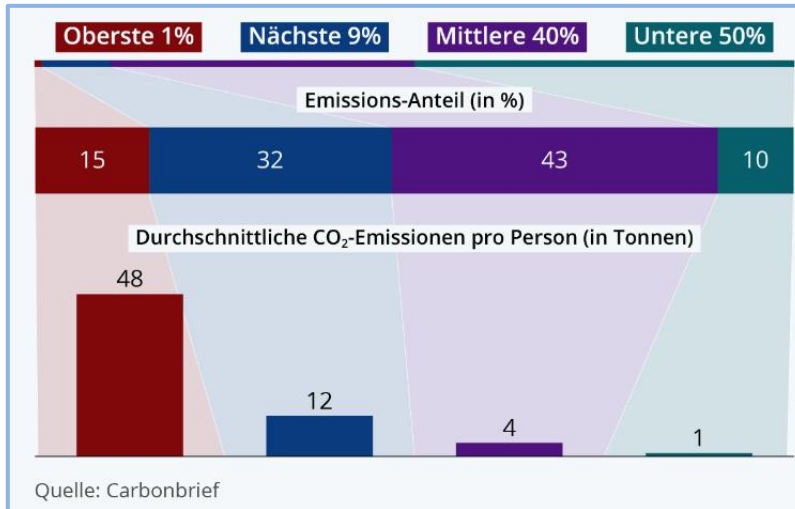
Die Grenzen des Wachstums?

Ohne Wachstum kein Fortschritt, ohne Fortschritt keine Zukunft. Über dieses simple Weltbild verfügen Wissenschaftler und Ökonomen. Logisch, dass sich Wachstum auch auf der Straße abbilden muss. Der Verkehr muss wachsen, die Autos müssen wachsen. Immer neue Straßen werden gebaut, damit das Wachstum nicht zum Stillstand kommt. So hat sich das der Club of Rome vor 50 Jahren nicht vorgestellt.

Man kann BMW und Mercedes nur wünschen, dass es ihnen mit ihren Super-Premium-Fahrzeugen nicht ergeht wie Boeing mit der 747 und Airbus mit dem A320, den Letzten ihrer Art.

Der CO2 Fußabdruck der Reichen

Anteil der Einkommensschichten an den globalen CO2-Emissionen:



Zu welcher Schicht zählen Sie sich als Deutscher aus dem Mittelstand? Wieviel CO₂ stoßen Sie aus? Der Durchschnitt pro Person liegt in Deutschland bei 9,2 Tonnen (Saudi Arabien 18,6, USA 16,1) In den obersten 10 Prozent sind Sie mit Sicherheit dabei – global gesehen.

Klimaproteste

Hoch schlugen die Wogen in Lützerath gegen den Abbau von Braunkohle. Kann es sein, dass die Aktivisten bei ihrem Kampf gegen das böse CO₂ etwas übersehen? Zum Beispiel, dass eine CO₂-Steuer ebenso sozial ungerecht ist, wie die Mehrwertsteuer.

Niall Ferguson, der Experte für alle Arten von Katastrophen (Doom!) meint dazu im Interview mit der SZ am 21./22. Januar 2023:

„Vieles, was Europa in Sachen Green New Deal getan hat, hat vor allem die Energiepreise für die Konsumenten erhöht. ... Asien erhöht seine Kohlendioxid-Emissionen, China besonders. Aber schauen Sie sich um: Hat irgendwer einen Plan, um China zu bremsen? Ich sehe das nicht. Wir sprechen gern über Utopien. Ich wünsche mir mehr Realismus in den Debatten. Sonst haben wir später sehr schlechte politische Antworten auf die Probleme.“

Oder wie es ein Österreicher ausdrücken würde:

„Wissenschaft ist das eine. Fakten das andere.“

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de