



DER NONKONFORME BMW I3 GIBT DEN ELEKTROAUTOS NEUEN SCHUB. EIN ORIGINELLES DESIGN, DER OPTIONAL ERHÄLTISCHE RANGE-EXTENDER SOWIE DIE SEHR GUTEN FAHRLEISTUNGEN MACHEN IHN ZU EINEM ATTRAKTIVEN BEGLEITER. IM TCS FAHRZEUGTEST MUSS ER SEINE ALLTAGSTAUGLICHKEIT BEWEISEN.

Positiv

- Sehr gute Fahrleistungen mit niedrigen Verbrauchskosten
- Reichweite mit Range-Extender ist alltagstauglich
- Geräuschniveau und Komfort
- Materialien und Verarbeitung auf Premium-Niveau
- Komfortfunktionen und Fahrassistenten (z.T. Aufpreis)
- Kleiner Wendekreis

Negativ

- Rekuperation ist gewöhnungsbedürftig und nicht einstellbar
- Einstieg und Türöffnung hinten sind umständlich
- Preispolitik und Aufpreise für Zubehör
- Garantieleistung auf Akku nur 3 Jahre
- Breite A-Säule schränkt die Sicht ein
- Bedienung ist gewöhnungsbedürftig

Präsentation

Dem BMW i3 trägt sein besonderes Innenleben auch nach aussen. Mit dem Elektroauto von BMW ist es schwierig nicht aufzufallen. Schmale 19-Zoll-Räder, eine markante Seitenlinie, Türen, die sich gegenläufig öffnen, oder auch die fehlenden Kühleröffnungen an der Front sind sehr speziell.

Innenraum

Innen zeigt sich der i3 weiter von der unkonventionellen Seite. Das Raumgefühl ist vorne wie in einem Minivan. Statt einem normalen Tacho sitzt hier ein Infodisplay, gleich daneben auf der Mittelkonsole ein zweites. Die Materialien sind aus hellem Leder, Holz oder faserartigen Verbundmaterialien. Die nach hinten öffnenden Fond-Türen erschweren den Zutritt und die hinteren Scheiben in den Türen lassen sich nicht öffnen. Das Kofferraumvolumen ist mit 260 Liter sehr bescheiden. Die Rücksitze lassen sich jedoch umklappen und es entsteht eine ebene Ladefläche. Die Bedienung ist gewöhnungsbedürftig. Der bereits aus anderen BMW-Modellen bekannte iDrive Touch Controller für die Multimedia-Funktionen ist hingegen bedienerfreundlich.

Komfort

Betreffend Komfort kann der i3 so einiges bieten. Das Geräuschniveau im Innenraum ist mit 69 dB(A) bei 120 km/h gering. Der Fahrkomfort ist angenehm, die Fahrwerksabstimmung aber eher straff ausgefallen. Die teilweise optionalen Funktionalitäten wie adaptiver Tempomat, Navigationssystem mit markierten Elektrotankstellen, Notbremsfunktion und auch die Standheizung/Standklimatisierung sind hilfreich. Die Sitze sind bequem, jedoch fehlt es ihnen an einer definierten Konturierung. Die Grundausstattung ist nur "befriedigend" und viele Ausstattungsdetails müssen separat bestellt werden.



1



2



3



4

- 1 Spezielle aber hochwertige Materialien im Innenraum mit sehr guter Verarbeitung.
- 2 Die hinteren Türen öffnen sich gegenläufig und können nur bei offener Vordertür geöffnet werden.
- 3 Hoher Kofferraumboden durch den Heckmotor, jedoch ist eine eben Ladefläche möglich.
- 4 Moderne Multi-Media-Systeme. Zum Beispiel ein Navigationssystem mit Elektrotankstellen in der Routenplanung.

Fahrleistungen

Die Fahrleistungen sind durchaus beeindruckend. Der Drehstrom-Synchronmotor liefert 125kW/170 PS und beschleunigt den 1475 kg schweren i3 in nur gerade 7.5 Sekunden auf 100 km/h. Durch den unterbrechungsfreien Durchzug ist dies noch eindrücklicher. Das Getriebe besitzt einen Vorwärtsgang und einen Rückwärtsgang ohne Kupplung. Dies sind die Vorteile eines Elektromotors, welcher im Falle des BMW i3 bereits aus dem Stand 250 Nm Drehmoment zur Verfügung stellt. Die elektrische Reichweite lag im Test bei gut 130 km. Diese wird durch den verbauten Range-Extender nochmals um 160 km verlängert.

Fahreigenschaften

Die Fahreigenschaften sind auch laut BMW besonders für den städtischen Einsatz ausgelegt. Hier kann der BMW i3 durch seinen kleinen Wendekreis von nur gerade 9.8 Meter und die kurzen Überhänge auftrumpfen. Auch auf der Überlandstrasse fährt sich das Testauto agil und wendig. Tendenziell untersteuert der i3, was für einen Hecktriebler eher ungewöhnlich ist. Auf der Autobahn fällt die direkte Lenkung etwas negativ auf, da diese auf kleine Korrekturen sehr nervös reagiert. Die Autobahn ist jedoch auch aufgrund des höheren Verbrauches nicht das bevorzugte Gebiet des i3.

Sicherheit

Der BMW i3 verfügt über eine gute Sicherheitsausstattung. Die Rundumsicht dürfte trotz der eigentlich übersichtsfreundlichen Karosserie besser sein. Gerade die sehr breit geratene A-Säule ist störend.

Spezielles

Die Karosserie-Grundstruktur des BMW i3 ist komplett aus Verbundfaserkunststoff (Karbon) gefertigt. Die Fahrwerks- und Antriebsteile sind aus Aluminium, die Karosserieteile aus Kunststoff gefertigt. Dies ermöglicht ein geringes Leergewicht von 1475 kg trotz der 22 kWh Antriebsbatterie.

FAHRZEUGDATEN

Motor

Hubraum	647 ccm
Zylinder	2
Ventile pro Zylinder	4
Aufladung	nein
Max. Leistung	125 kW
Max. Drehmoment	250/1'900 Nm/Umin

Kraftübertragung

Getriebe	a1
Antrieb	Heck

Karosserie

Karosserieform	Limousine
Leergewicht lt. Hersteller	1390 kg
Max. Anhängelast	– kg
Kofferraumvol. klein	260 Liter
Kofferraumvol. gross	1100 Liter

Garantie

Allg. Werksgarantie	3 Jahre/100'000 km
Mobilitätsgarantie	5 Jahre
Rostschutzgarantie	12 Jahre (mit Auflagen)

Preise

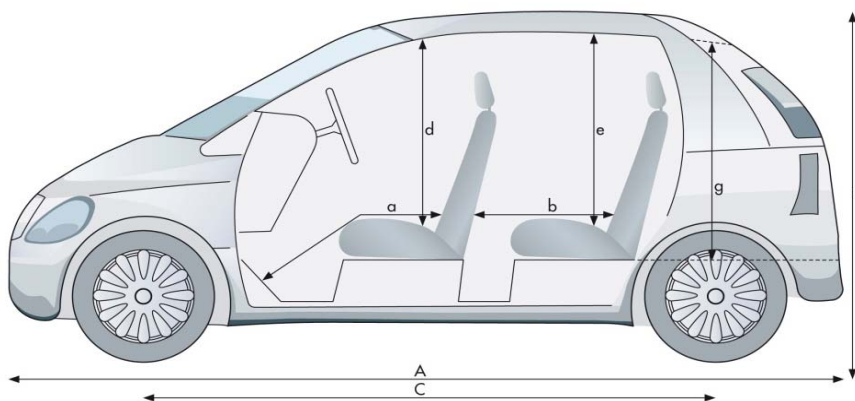
Basispreis	46900 CHF
Preis Testfahrzeug	63680 CHF

Auszug Zubehör

- Interieurdesign Lodge
- Komfort Paket Advanced
- Parkassistentpaket
- Driving assistant Plus
- Metallic-Lackierung

Reifen Testfahrzeug	155/70R19 175/60R19 Bridg.
---------------------	----------------------------------

Reifen Mindestgrösse	v:155/70R19 h:175/60R19
----------------------	----------------------------



a von /bis 91 cm/113 cm

b von /bis 55 cm/79 cm

d 105 cm

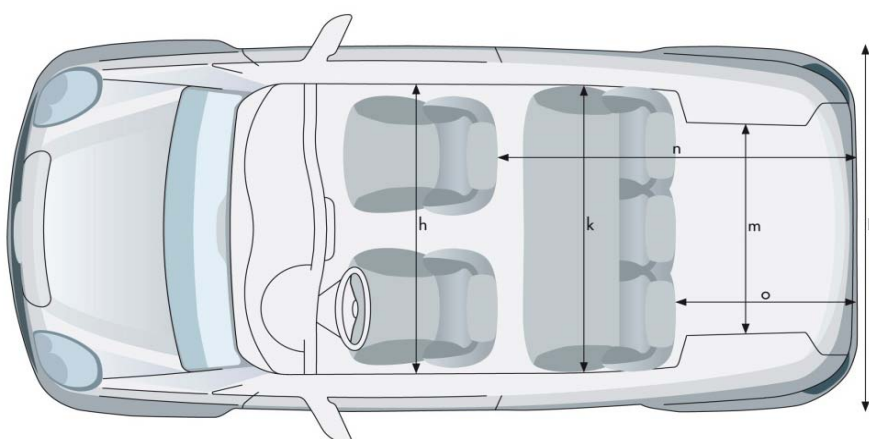
e 92 cm

g 66 cm

A 400 cm

B 156 cm

C 257 cm



h 141 cm

k 131 cm

m 103 cm

n 143 cm

o 73 cm

D 178 cm

TESTWERTE

Motorleistung

Leistungsmessung TCS	123.7 kW
Abweichung zu Hersteller	-1.3 kW

Tachoabweichung

Bei 60 km/h	63 km/h Anzeige
Bei 80 km/h	84 km/h Anzeige
Bei 100 km/h	104 km/h Anzeige
Bei 120 km/h	124 km/h Anzeige

Gewichte

Leergewicht Testfzg.	1475 kg
Abweichung zu Hersteller	+85 kg
Zuladung Testfzg.	255 kg

Beschleunigung 0 - 100 km/h

Herstellerangabe	7.9 s
Messung TCS	7.5 s

Elastizität (Fahrstufe «D»)

60 - 100 km/h	3.6 s
80 - 120 km/h	5.6 s

Kilometerzähler Abweichung

Anzeige Fahrzeug	2'000 m
Messwert	1994 m
1000 m effektiv sind	1006 m Tacho

Bremsweg

(Mittelwert aus 10 Vollbremsungen mit 100 km/h)	
Bremsweg	36.4 m
Mittlere Verzögerung	10.6 m/s ²

Wendekreis

(Zwischen Mauern)	
Wendekreis links	9.8 m
Wendekreis rechts	9.8 m

Innengeräusche

bei 60 km/h	58 dB(A)
bei 80 km/h	62 dB(A)
bei 100 km/h	66 dB(A)
bei 120 km/h	69 dB(A)

Kosten

Stundenansatz laut BFS	CHF 145.-
Gratis Service	10 Jahre 100000 km

Service laut Hersteller

20000 km
24 Monate

Gesamtkosten für die Wartung

(bei 15'000 km/Jahr)	
bis 180'000 km	CHF —

Betriebskosten

Bei 10'000 km/Jahr	—
Bei 15'000 km/Jahr	—
Bei 30'000 km/Jahr	—

Umweltaspekte

Normverbrauch: (ECE R-101)			
	Elektro	Benzin	Benzinequivalent
Werk	11.5	0.6	1.9
TCS	—	—	—

Testverbrauch

1.8 l/100 km
+14.2 kWh/100km

CO₂-Ausstoss

Werksangabe	13 g/km
TCS-Messung	—
CH-Durchschnitt	148 g/km
Energieetikette	A

Übersicht

Einparken	vorne	2.05 m
	hinten	3.60 m
Sicht	vorne	3.84 m
	hinten	6.60 m

TCS BEWERTUNG

Fahrzeugausstattung	★★★★☆
Sicherheitsausstattung	★★★★☆
Servicekosten	★★★★★
Innengeräusche	★★★★★
Übersicht	★★★★☆

Bremsweg	★★★★★
Normverbrauch Werk	★★★★★
Normverbrauch Test	★★★★★
Testverbrauch	★★★★★

VERGLEICHSTABELLE

	BMW	CITROËN	NISSAN	RENAULT
	i3 Rex	C-Zero EL Séduction	Leaf EL Tekna	Zoe EL Intens
Preis (CHF)	46'900.–	33'600.–	43'190.–	37'700.– (1)
Hubraum (cm³)	0 (647 Rex)	0	0	0
Leistung (kW/PS)	125/170	49/66	80/109	65/88
Drehmoment (Nm/Umin)	250/1'900	185/2'490	280/2'730	220/250
Gesamtverbrauch 1999/100/EG (l/100km)	13.5 (2)	13.5(2)	15.0(2)	14.6(2)
Innenlärm bei 120 km/h (dBA)	69	72	68	71
Betriebskosten(CHF/km) (3)	–	0.60	0.69	0.62
Bewertung Servicekosten (4)	–	★★★★☆☆	★★★★☆☆	★★★★★★
Test Touring (Nummer/Jahr)	9/2014	10/2011	20/2011	14/2013

(1) Inklusive 10 Jahre Batteriemiete (CHF 12'600)

(2) Wert laut Importeur

(3) Bei 15'000 km/Jahr

(4) Gesamtkosten auf 180'000 km bei jährlich 15'000 km