



Der bislang konsequenteste Beitrag zur vierradrigen Elektromobilität kommt ab sofort aus Bayern. Inklusiv optionalem Rollermotor als Versicherung gegen die Reichweitenangst

# DAS i3 DES COLUMBUS



Eine Zeitlang sah es danach aus, als würde die Elektromobilität wieder einschlafen, noch bevor die Sache richtig spannend wird. Abenteuerliche Konstruktionen von schwindligen Start-up-Firmen trafen auf die linkischen Versuche etablierter Hersteller. Und wenn dann doch einer etwas Gescheites zustande brachte – wie Nissan mit dem Leaf –, dann blieben die Verkaufszahlen trotzdem im Keller.

Und jetzt also BMW. Vor gut zwei Jahren wurde die Studie des i3 erstmals auf die Bühne gehoben, Ende November kommt die Serienversion zu den österreichischen Händlern. Ihre Eckdaten: Die Passagiere sitzen in einem Carbon-Monocoque, die Karosserieteile bestehen aus Kunststoff (CFK). Vorne und hinten werden Alu-Konstruktionen angeschraubt, die das Fahrwerk aufnehmen. Dank all dieser Maßnahmen beträgt das Eigengewicht niedrige 1195 Kilo – und das trotz der mächtigen Lithium-Ionen-Akkus mit knapp 19 Kilowatt-

stunden, die unter dem Wagenboden platziert sind. Das schlanke Gewicht trifft auf einen kräftigen Elektromotor: 125 kW (170 PS) sorgen für eine Beschleunigung der GTI-Liga: nach 7,2 Sekunden erreicht man 100 km/h und sieht die

## Beschleunigen wie in der GTI-Liga, und das ganz lautlos

meisten Verkehrs-Mitschwimmer nur mehr als Punkte im Rückspiegel. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 150 km/h abgeregelt.

So, und jetzt zum Wichtigsten: Wie weit kommt man mit dem i3? Darauf gibt es gleich ein paar Antworten: Im offiziellen Zyklus sind es 200 Kilometer, als praxisnahe Angabe spricht BMW von 130 bis 150 Kilometern, abhängig natürlich von Fahrstil, Außentemperatur, Topographie ... man kennt das ja. Nehmen wir es vorweg: Bei unserer ersten Ausfahrt haben wir

120 Kilometer geschafft, allerdings mit vielen forschen Beschleunigungsversuchen und einem guten Stück Autobahn. Das klingt vernünftig. Wer an der weit verbreiteten Reichweitenangst leidet, kann sich alternativ gegen den heftigen Aufpreis von 4700 Euro ein Stück Roller ins Auto holen: den bei Kymco in Taiwan gefertigten Zweizylinder-Benziner mit 650 Kubikzentimetern, der in den C650-Geschwistern Dienst verrichtet und im i3 als Range Extender (vulgo Rex) fungiert. Seine 25 kW (34 PS)



1

- (1) Carbon-Monocoque, schwerpunktmäßig günstig liegende Batterien, zwei Kofferräume
- (2) Ordentlich Platz für ein Vier-Meter-Auto

TEXT PETER SCHÖNLAUB  
FOTOS BMW

treiben einen Generator an, der wiederum Strom erzeugt. Eingebaut wird er im Heck neben dem E-Motor, ohne den Kofferraum zu schmälern. So kommt man theoretisch unendlich weit, allerdings nicht ohne Nachteile: Ist die Batterie schon fast leer, dann wird die Höchstgeschwindigkeit mit laufendem Rex auf 120 km/h begrenzt; außerdem schleppt man 120 Kilo mehr herum, was die Performance sowie die rein elektrische Reichweite verringert. Und nicht zuletzt ist das Fahren mit Benzinhilfe nicht sehr ökonomisch: In der Realität verbraucht man dann sechs, sieben Liter, geben die BMW-Ingenieure zu. Er ist also wirklich nur für Notfälle gedacht.

Für unseren ersten Test standen dann auch gar keine Rex-Varianten zur Verfügung, sondern nur sauber surrende i3. Schon der erste Eindruck überzeugt: So solide, wie der i3 am Stand wirkt, fährt er sich auch: Das Vier-Meter-Auto wirkt extrem steif und sicher, versprüht Premium-Appeal wie ein Siebener als Staatslimousine. Auch das Raumgefühl ist angenehm: Man sitzt aufgrund der Einbaulage der Batterie leicht erhöht, dafür zieht sich die Windschutzscheibe tief nach unten. Auch die beiden Einzelsitze im Fond sind Erwachsenen zumutbar, der Kofferraum bewegt sich knapp unterhalb der Polo-Klasse. Unter der vorderen Haube befindet sich ein zweiter kleiner Stauraum, der allerdings von eventuell mitgeführten Ladekabeln okkupiert wird.

Hervorragend sind das Ansprechverhalten und die Leistungsabgabe des Elektromotors: Da haben die Bayern zu Recht lange getüftelt. Die Rekuperation – also das Rückgewinnen von Energie beim Rollen und Bremsen – lässt sich übrigens sensibel über das Werken am Gaspedal steuern. Geht man abrupt vom Gas, dann verzögert das Auto so stark, dass sogar die Bremsleuchten aktiviert werden; geht man sanfter vom Pedal, dann kann man segeln – also ohne bösen Fußabdruck dahinrollen.

Wie man's von einem BMW erwarten würde, bewegt sich auch die Agilität



2

auf hohem Niveau, da fehlt einem fast nichts auf einen forschen Turbo-Benziner. Fast, denn ab 130 wird's eher ungemütlich, wenn die Windgeräusche das Regiment übernehmen und das Auto nicht mehr ganz so satt auf der Straße liegt, wie man es von den Bayern gewohnt ist.

Aufladen kann man den i3 an jeder Steckdose, wofür man sich rund acht Stunden Zeit nehmen sollte. Für den Hausgebrauch empfiehlt BMW wie alle anderen Elektro-Hersteller die Montage einer Wallbox. Deren Basisversion von BMW kostet 888 Euro

## Schnelles Aufladen kostet ein bisschen Zusatzbudget

(ohne Montage), senkt aber die Ladezeit auf rund fünf Stunden. Wer unterwegs an einer Schnellladesäule laden will, wird nochmals zur Kasse gebeten: die Voraussetzungen dafür an Bord schlagen mit rund 1550 Euro zu Buche, das ebenfalls benötigte Kabel nochmal mit 199 Euro.

Wer all die schönen Entwicklungen von BMW in vollem Umfang genießen will, der sollte sich von der Vision des Einstiegspreises – 35.700 Euro – rasch verabschieden. Sämtliche Navigations- und Konnektivitätsmodule ziehen weitere Kosten nach sich: Wer also die Reichweite schön grafisch dargestellt haben, die Vernetzung von öffentlichem Verkehr und Auto nutzen oder Verkehrsnachrichten in Echtzeit abrufen will, der greife tiefer in die Tasche. Auch die auf allen Fotos dargestellte Ästhetik im Innenraum ist nicht ohne empfindliche Aufpreise zu haben: Das schöne offenporige

Eukalyptusholz aus nachhaltigem Anbau verlangt die Bestellung des Lodge-Pakets (zirka 2000 Euro). Die Gemeinheit: Man bekommt es nicht ohne Komfort-Paket (Klimaautomatik, Tempomat etc.), das nochmals 2000 Euro kostet. Unterm Strich: Für einen halbwegs ausgestatteten i3 sollte man mindestens 45.000 Euro einplanen. Und die Winterräder in der bekifften Dimension 155/70-19 kosten 1600 Euro – die wohl teuersten in der Vier-Meter-Liga.

Andererseits buhlt BMW mit extrem niedrigen Unterhaltskosten: Sämtliche Servicegebühren für die ersten 60.000 Kilometer oder fünf Jahre sind im Kaufpreis enthalten; Batterien und der E-Motor kommen sowieso auf Lebenszeit ohne Zuwendung aus. Und die Energiekosten pro Kilometer werden im Vergleich mit einem ohnehin schon sparsamen Diesel der Kompaktklasse nochmals halbiert.

Wer da noch eins draufsetzen will, kauft ein von BMW vertriebenes Carport mit Solardach, dazu eine stationäre Li-Ionen-Speicherbatterie und die ab Sommer 2014 angebotene Wallbox Pro mit Display und vielen weiteren gut klingenden Funktionen. In Summe hat man dann knapp 40 Tausend für die Infrastruktur und nochmal so viel fürs Auto investiert, fährt aber im Gegenzug praktisch autark von allen Stromanbietern mit hausgemachtem Grünstrom und hinterlässt einen CO<sub>2</sub>-Abdruck wie ein Neugeborenes. Wenn man den Aufwand für Herstellung und Entsorgung des Ganzen nicht mitrechnet. Jetzt muss nur noch die Sonne scheinen. ©