

## Fahrbericht BMW i3: Unterwegs ohne Netz und doppelten Boden

Von Axel F. Busse

**Mit der Kabeltrommel unterm Arm auf der Suche nach der Steckdose? Das scheint die Horrorvorstellung vieler Autofahrer zu sein, die sich für den Umstieg auf ein Elektromobil nicht so recht erwärmen können. „Reichweiten-Angst“ ist das zentrale Stichwort. Doch ist der Einsatz eines Strom-Autos wirklich so problematisch? Wir haben mit dem BMW i3 den Alltagstest gemacht.**

„Neuzulassungen von Elektromobilen in Deutschland verdoppelt“. Klingt erstmal gut, was da in den Januar-Tagen dieses Jahres als Neuigkeit verbreitet wurde. Genaueres Hinsehen offenbart, dass die Stromer noch immer einen verschwindend geringen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen haben. Zwar schnellte ihre Zahl binnen eines Jahres von knapp 3000 auf mehr als 6000 Elektroautos hoch, angesichts von fast 44 Millionen Pkw in Deutschland ist dieser Anteil aber nicht wirklich ermutigend. Schon gar nicht, wenn es darum geht, das von der Bundesregierung gesetzte Ziel von einer Million E-Autos bis 2020 zu erreichen.

Die Bayerischen Motoren Werke haben ihr Angebot dazu in Form des Modells i3 gemacht, das es als reines Elektroauto gibt und wahlweise mit einem die Reichweite verlängernden Zweizylinder-Verbrennungsmotor. Ohne Netz und doppelten Boden, vor allem aber ohne Notstrom-Aggregat ging es auf diese einwöchige Test-Tour. So viel sei verraten: Ohne das Zittern vorm Liegenbleiben und abgasfrei entspannt kann man mit dem Auto viel Spaß und gute Laune erleben. Nur für die Urlaubsfahrt ist ein konventioneller Antrieb dann doch besser geeignet.

Anderssein ist Programm beim i3 und deshalb ist er außen wie innen unkonventionell gestaltet. Weil er genauso hoch wie seine Spur breit ist (inklusive der Antennenfinne auf dem Dach sogar noch etwas höher), wirkt er sehr kompakt und wendig. Letzteres ist er wirklich, denn auf seinen schmalen Reifen braucht er nur einen Radius von weniger als

fünf Metern, um eine 180-Grad-Wende zu vollführen. Außerdem ist die Karosserie dank der großen Fenster sehr übersichtlich, Rangieren und Parken ein Kinderspiel, selbst wenn man keine Rückfahrkamera hat.

Bei aller Innovationskraft, die in dem Auto steckt, ist es nur verwunderlich, dass man das Dach nicht gleich noch mit Solarzellen bestückt hat. Der dort erzeugte Strom könnte für Lüftung, Unterhaltung oder Navigation genutzt werden. Zu den auffälligsten äußeren Merkmalen gehören die schmalen Reifen im Format 155/70 R 19. Durch die geringe Aufstandsfläche haben sie nur wenig Rollwiderstand, was wiederum Energie spart. Für 890 Euro extra kann man sich LED-Scheinwerfer bestellen. Deren geringerer Stromverbrauch macht sich nach Aussagen von BMW aber nicht in zusätzlicher Reichweite bemerkbar.

Innovativ wie der Antrieb ist auch das Türkonzept: Zwei gegenläufig öffnenden Klappen ermöglichen den Zustieg auf die hintere Sitzreihe. Der vordere Wagenschlag überlappt den hinteren, so dass dieser nicht separat geöffnet werden kann. Für die Praxis ist diese Tatsache aber von Nachteil, wenn man häufiger zu dritt oder viert unterwegs sein will. Hinten sitzt man bequem und noch etwas höher als die vorderen Passagiere, die niedrige Fensterkante trägt zum üppigen Raumgefühl bei. Die B-Säule ist Teil der hinteren Tür, in ihr ist auch der Mechanismus für die vorderen Sicherheitsgurte untergebracht.

Die Sitzposition ist angenehm hoch, bedingt durch die im Fahrzeugboden lagernde Batterie. Sie nimmt fast die gesamte Länge zwischen den Achsen ein. Der allein 230 kg schwere Akku sorgt dafür, dass trotz der Fahrzeughöhe von knapp 1,58 Metern der Schwerpunkt niedrig liegt. Und der ist einem dynamischen Fahrgefühl bekanntlich sehr förderlich. Die Karosserie aus Verbundwerkstoff ist dafür verantwortlich, dass das Leergewicht 1200 Kilogramm nicht überschreitet.

Mit 80 Zentimetern ist die Ladekante zum Gepäckraum recht hoch. Durch Umlegen der Rücksitze ist eine ebene Ladefläche herstell- und ein Volumen von 1100 Litern nutzbar. Der große, frei stehende Monitor in der Mitte des Armaturenbretts sowie der kleine hinter dem Lenkrad sorgen für eine futuristische Atmosphäre im Cockpit. Ein ergonomisch geformter Drehschalter an der Lenksäule ersetzt den Ganghebel. Gewöhnungsbedürftig ist nur, dass er nach einer anderen Logik funktioniert als der Hebel einer Getriebeautomatik. Während man dort den Hebel zurückzieht, um vorwärts zu fahren, legt man bei i3 durchs Nach-Vorn-Drücken den Vorwärtsgang ein.

Das zarte Pfeifen, mit dem sich der i3 in Bewegung setzt, lernt man sehr schnell zu schätzen. Es passt nämlich ausgezeichnet zu der Agilität, mit der es vorangeht. Auch

wenn man bald einsieht, aus Gründen der Stromersparnis lieber darauf zu verzichten, ist die Beschleunigung enorm und soll laut Hersteller bei 7,2 Sekunden von Null auf Hundert liegen. Gefühlt sind es unter fünf Sekunden. Auch ohne Ampel-Duelle kommt der Spaß nicht zu kurz, denn im Nu gewöhnt man sich an die Besonderheiten des Autos zugeschnittenen Fahrstil an.

Ist man gelassen und vorausschauend unterwegs, wird die Bremse kaum gebraucht. Natürlich wird der Schubetrieb beim Loslassen des Fahrpedals zur Rekuperation genutzt. Da die Verzögerungsrate unabhängig von der Rollgeschwindigkeit 0,16 g beträgt, kann man damit das Fahrzeug sogar bis zum Stillstand „abbremsen“. Um den nachfolgenden Verkehr nicht zu irritieren, ist jedes Mal das Bremslicht aktiviert, wenn kinetische Energie wieder der Batterie zugeführt wird. Zusätzliche Reichweite ist also der Lohn für eine unaggressive Fahrweise. Obwohl viel Luft und Gummi zwischen Felge und Fahrbahn ist, gehört der Abrollkomfort zur eher robusten Sorte. Besonders auf reparaturbedürftigen Straßen oder gar Kopfsteinpflaster geht es mitunter so holperig zu, dass man sich eine frisch geteerte Asphaltdecke herbeiwünscht.

Käufer eines i3 werden sich wohl zumeist eine Wallbox zum Laden am Abstellplatz des Fahrzeugs installieren lassen. Da im vorliegenden Fall nur eine temporäre Nutzung stattfand, war das erste Utensil für den 260 Liter großen Gepäckraum ein 20-Meter-Verlängerungskabel. Zugegeben, etwas umständlich ist es schon, aber damit bewiesen, dass sich auch aus einer Etagenwohnung heraus ein i3 unter Strom halten lässt.

Das Auffüllen der Batterie an öffentlichen Ladesäulen erwies sich – zumindest in Berlin – als nicht unproblematisch. Entweder waren die Steckbuchsen schon durch andere Fahrzeuge belegt oder es handelte sich um Säulen lokaler Energieversorger, auf die nur mittels Kundenkarte zugegriffen werden kann. Angesichts von 30 Kilometern Restreichweite erschien es deshalb sinnvoll, die Suche nach weiteren Möglichkeiten einzustellen und daheim das gute alte Verlängerungskabel wieder in Betrieb zu nehmen. Damit es künftige Kunden einfacher haben, arbeitet BMW am Aufbau eines eigenen Ladesäulen-Netzes. 2500 sollen es im Endausbau bundesweit einmal werden.

Der Hersteller nennt für das Fahren im Comfort-Fahrmodus eine die Reichweite von 130 – 160 km an. Mit der Energie aus der Haushaltssteckdose war die Reichweitenanzeige während dieses Testes leider nicht über 125 km Aktionsradius zu bringen. Bei der Streckenplanung für den nächsten Tag hilft das Smartphone: Dort sind über eine entsprechende App Ladezustand und andere Statusdaten abrufbar. Der Bordcomputer errechnete während der einwöchigen Nutzung einen Durchschnittsverbrauch von 14 kWh je 100 Kilometer und damit rund eine Kilowattstunde mehr, als der Hersteller angibt. Bei

einem angenommenen Preis von 25 Cent je kWh kostete die Normdistanz also 3,50 Euro. Dafür sind gegenwärtig etwa zwei Liter hochoktaniges Benzin zu haben – mehr nicht.

Fazit: Anders fahren? Mit dem BMW i3 geht's. Vier Personen und Handgepäck sind damit flott und kostengünstig unterwegs, das Auto ist praktisch und leicht zu handhaben, vor allem dann, wenn man auf die 30-minütige Schnellladung mit 50 kW zurückgreifen kann. Ohne eigene Strom-Säule ist der Betrieb manchmal mühsam, doch das Gefühl, mit einem echten Zukunftsauto unterwegs zu sein, kann für vieles entschädigen. Der i3 könnte der ideale Zweitwagen sein, wäre er dafür nicht ein bisschen teuer.

#### Daten BMW i3

Länge x Breite x Höhe (m): 4,00 x 1,78 x 1,58

Radstand (m): 2,57

Motor: Hybrid-Synchron-Elektromotor mit Generatorfunktion

Leistung: 125 kW / 170 PS bei 5500 – 6200 U/min

Drehmoment: 250 Nm

Rekuperationsleistung: max 50kW

Kapazität Hochvoltspeicher: 22 kWh

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,2 Sek.

Energieverbrauch Herstellerangabe / Test: 12,9 / 14 kWh/100 km

Effizienzklasse: A+

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km

Leergewicht / Zuladung: 1195 kg / 425 kg

Kofferraumvolumen: 260 - 1100 Liter

Wendekreis: 9,86 m

Räder / Reifen: 5 J x 19 / 155/70 R 19

Luftwiderstandsbeiwert: 0,29

Grundpreis: 34 950 Euro

## Bilder zum Artikel

---



BMW i3.

---



BMW i3.



BMW i3.



BMW i3.

---



BMW i3.

---



BMW i3.

---



BMW i3.

---



BMW i3.



BMW i3.



BMW i3.



BMW i3.

---



BMW i3.

---



BMW i3.

---



BMW i3.

---



BMW i3.

---