



BMW i3

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(125 kW / 170 PS)

Mit dem i3 bietet BMW erstmals ein Elektrofahrzeug an. Es besitzt einen Aluminiumrahmen und eine Fahrgastzelle aus carbonfaserverstärktem Kunststoff. Auch das Karosseriekleid besteht aus Kunststoff. Im Innenraum wurden Verkleidungen aus Pflanzenfasern gefertigt und Kunststoffe aus recycelten Materialien sowie nachwachsenden Rohstoffen verwendet. Das alles trägt zum geringen Leergewicht des Fahrzeugs bei, die Optik ist allerdings Geschmackssache. Vorn bietet der i3 ordentlich viel Platz, hinten könnte die Beinfreiheit etwas großzügiger ausfallen. Auch der Zustieg nach hinten könnte etwas bequemer sein. Zwar gibt es hinten Türen, allerdings ist deren Ausschnitt recht niedrig. Die Fahrleistungen des Kleinen überzeugen und die Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h ist vollkommen ausreichend. Die Reichweite fällt (bei einem ermittelten Verbrauch von 12,9 kWh/100 km) mit rund 145 km nicht besonders hoch aus. Im ECO PRO+ Modus werden Nebenverbraucher zugunsten der Reichweite abgeschaltet. Gegen Aufpreis gibt es einen Range Extender (kleiner Benzinmotor). Zu beachten ist, dass die Standardladung (an einer handelsüblichen Steckdose) beim i3 sechs bis acht Stunden dauert. Punkten kann der i3 im ADAC EcoTest mit vollen fünf Sternen. Mit dem optionalen Driving Assistant Plus bietet der BMW auch eine gute aktive Sicherheit. Beim Fußgängerschutz ist aber Verbesserungspotenzial vorhanden. Der Anschaffungspreis ist mit 34.950 Euro für einen Kleinwagen hoch, zumal die Liste der optionalen Extras lang ist. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Zoe.

+ gutes Platzangebot vorn, gut abgestimmter Antriebsstrang, sehr gute Fahrleistungen

- geringe Reichweite, geringe Zuladung, hohe Autokosten



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

4,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

2,4 Stadtverkehr

2,6 Senioren

5,0 Langstrecke

3,8 Transport

1,9 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: November 2013
Text: Martin Brand

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen insgesamt einen guten Eindruck. Der i3 besitzt eine Karosserie nach dem LifeDrive-Konzept. Dies bedeutet, dass der Karosserierahmen aus Aluminium besteht und die Fahrgastzelle aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) - nach dem Öffnen der Türen sind die Fügeverbindungen des Carbonrahmens sichtbar. Die Außenhaut besteht ebenfalls aus Kunststoff, hier könnten aber die Kanten etwas besser entgratet sein. Im Innenraum wurden zum Teil auch Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen verwendet. Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen bestehen aus Pflanzenfasern, was auch zu sehen ist - allerdings ist die Optik Geschmacksache. Zudem sind die Türverkleidungen im unteren Bereich kratzempfindlich.

+ Der Unterboden ist völlig glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und damit sowohl die Geräuschemissionen als auch den Energieverbrauch. Der Ladedosendeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen und die Ladedose sogar beleuchtet. Die Türschweller sind ordentlich nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell.

- Sowohl an den Fahrzeugflanken als auch an den Stoßfängern fehlen Stoßleisten, die bei Parkremplern die lackierten Teile schützen würden. Zumindest sind die Stoßfänger mehrteilig. Die Türgriffe (vorn) sind nicht ordentlich geführt, dadurch bleiben sie nach dem Herausziehen gelegentlich außen hängen. Das vordere Staufach (unter der "Motorhaube") ist nicht nach außen abgedichtet, es kann Wasser und Schnee eindringen (am Boden sind jedoch Abläufe) - obwohl das Ladekabel (hier gelagert wird).

Der i3 bietet vier Sitzplätze, weist aber keine gute Alltagstauglichkeit auf. Dies liegt vor allem an der langen Ladezeit und der geringen Reichweite. Serienmäßig wird der i3 mit einem fünf Meter langen Ladekabel (Mode 2) ausgeliefert, das an einer üblichen Steckdose angeschlossen werden kann. Damit ist die 18,8 kWh (Nennleistung) Lithium-Ionen-Batterie nach etwa sechs bis acht Stunden voll geladen. Optional kann man über BMW i eine Wallbox zu Hause installieren lassen. Mit der Wallbox Pure (230 V, 20 A, 4,6 kW - skalierbar auf 230 V, 16 A, 3,7 kW; ab 2014 auch Wallbox Pro erhältlich) lässt sich der BMW am hauseigenen Stromnetz in drei bis sechs Stunden zu 80 Prozent laden. Hier besteht zukünftig auch die Möglichkeit, ein Ökostrompaket zu erwerben. Optional kann man für den i3 eine AC/DC-Schnellladefunktion ordern. Dann lässt sich der i3 an öffentlichen Gleichstrom-Ladesäulen (50 kW) in etwa 30 Minuten zu 80 Prozent laden. An Wechselstrom-Ladesäulen kann dann mit bis zu 7,4 kW geladen werden. Gegen Aufpreis ist auch ein Schnellladekabel für öffentliche Ladesäulen (max. 32 A) erhältlich. Darüber hinaus bietet BMW den ChargeNow-Service (Suche und Nutzung von öffentlichen Ladestationen und bargeldlose Bezahlung mit der ChargeNow Karte). Zudem bietet BMW den ParkNow LongTerm-Service an. Hier wird BMW i Kunden eine dauerhafte Park- und Lademöglichkeit in der Nähe des Wohn- oder Arbeitsortes vermittelt. Darüber hinaus bietet BMW optional die Add-on-Mobility an. Dann kann man für längere Fahrten ein konventionell betriebenes Fahrzeug aus dem BMW-Pool wählen.

+ Der Ladevorgang kann sofort nach dem Einstecken des Kabels oder auch zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden. Es lässt sich die Abfahrtszeit programmieren und das Fahrzeug wird dann entsprechend dieser geladen und auch vorklimatisiert. Alternativ kann auch ein Zeitfenster angegeben werden, in dem das Fahrzeug geladen werden soll. Das Ladekabel kann während des Ladevorgangs nicht herausgezogen werden (erst nach der Fahrzeug-Entriegelung) und ist damit gegen Diebstahl gesichert.

Während des Ladevorgangs ist ein Losfahren nicht möglich. Der Ladestatus wird mittels Kontrollleuchte am Ladeanschluss angezeigt. Blinkt diese blau, ist der Ladevorgang aktiv. Bei grünem Licht ist der Ladevorgang abgeschlossen. Mit der BMW i Remote App kann man sich den Ladestatus auch am Smartphone anzeigen lassen und den Ladeprozess steuern.

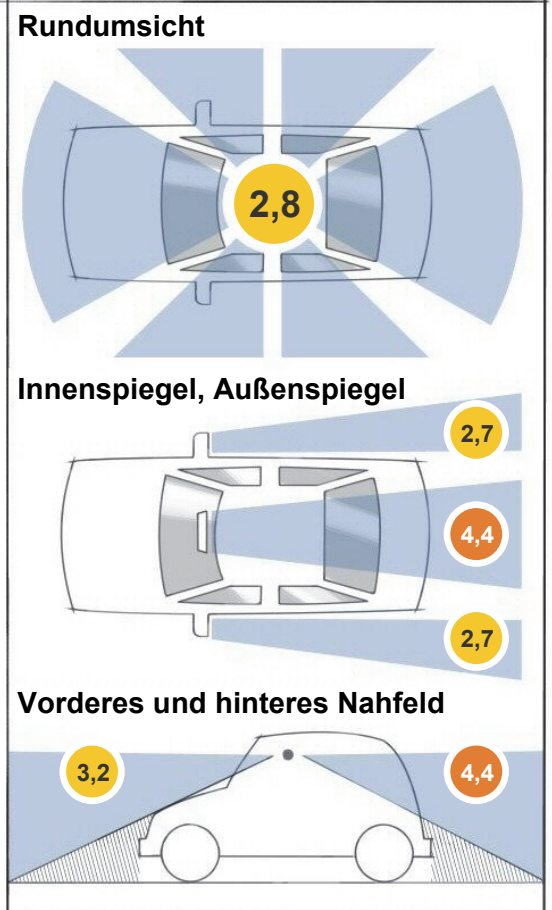
⊖ Mit voll geladener Batterie sind nur Reichweiten bis rund 145 Kilometer möglich, als Grundlage für die Reichweitenermittlung wird der im ADAC EcoTest gemessene durchschnittliche Stromverbrauch (12,89 kWh/100km) ohne Berücksichtigung der Ladeverluste herangezogen. Um die Reichweite möglichst hoch zu halten gibt es die Fahrmodi ECO PRO und ECO PRO+. Dann sind Nebenverbraucher nur eingeschränkt oder gar nicht nutzbar und die maximale Geschwindigkeit wird ebenfalls reduziert. Die maximale Zuladung fällt mit 380 kg selbst für einen Viersitzer nicht üppig aus. Auf dem Dach sind Lasten nicht zulässig und ein Anhängerbetrieb ist nicht erlaubt. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reparaturset, ein Ersatzrad ist nicht erhältlich. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord, so dass ein Reifenwechsel nicht ohne weiteres möglich ist. Nebenverbraucher wie die Heizung reduzieren die Reichweite zudem. Im Testwagen war allerdings das optionale Wärmepumpensystem verbaut, das gegenüber der elektrischen Heizung effizienter arbeitet.

2,9 Sicht

Hier schneidet der i3 insgesamt zufriedenstellend ab. Durch die etwas höhere Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Karosserieenden sind aber nicht ideal einsehbar. Die Front liegt nicht im Sichtfeld, das Heck kann aber gut abgeschätzt werden. Das Ergebnis bei der ADAC Rundumsichtmessung ist akzeptabel. Besonders eingeschränkt ist der Blick nach schräg hinten. Während tief liegende Hindernisse im vorderen Fahrzeugnahbereich noch zufriedenstellend wahrgenommen werden können, lassen sich diese hinter dem Fahrzeug nur schlecht lokalisieren. Die Außenspiegel liefern ein durchschnittliches Sichtfeld nach hinten. Der linke Spiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser wahrnehmen lassen. Gegen Aufpreis (Comfort-Paket) blenden sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel ab (nicht im Testwagen). Ordert man das Parkassistentenpaket (nicht im Testwagen), erhält man eine Rückfahrkamera, Parksensoren vorn sowie einen Parkassistenten, der das Fahrzeug in parallel zur Fahrbahn liegende Parklücken manövriert.

⊕ Der Testwagen war mit den optionalen LED-Scheinwerfern ausgestattet. Das Licht weist einen bläulichen Farbton auf, leuchtet die Fahrbahn aber gut aus. Bei Nässe erzeugen die Scheinwerfer etwas irritierende Lichtreflexe im seitlichen Bereich (z.B. an Häuserwänden). Schade ist allerdings, dass das Fernlicht auf Halogenlampen zurück greift. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man auch bei Helligkeit von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Die gegenläufigen Scheibenwischer weisen einen großen Wirkbereich auf, wenn auch der rechte Wischer etwas größer sein könnte.

Die Sicht im Innenspiegel ist gering und dieser blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer nicht automatisch ab. Beim Rangieren helfen



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

– ienmäßig nur Parksensoren (optisch und akustisch) am Heck. Unverständlich ist, dass es für den i3 kein Abbiegelicht gibt. Die Außenspiegel sind serienmäßig nicht beheizt (nur mit Comfort-Paket).

Ein-/Ausstieg

3,0

Der BMW lässt sich serienmäßig mit der praktischen Funkfernbedienung ent- und verriegeln und man kommt vorn zufriedenstellend ins Fahrzeug. Die Türen öffnen weit und der Fahrersitz ist in einer guten Höhe über der Straße. Die Schweller fallen nicht zu breit aus und der Abstand zwischen Sitz und Dachkante ist zufriedenstellend. Allerdings liegen die Türschweller mit knapp 50 cm weit über dem Boden, dadurch muss man die Füße weit anheben - der Türausschnitt fällt insgesamt nicht zu hoch aus. In den Fond gelangt man nicht besonders komfortabel, die Einstiegsbereiche sind klein. Der i3 besitzt zwar vier Türen, allerdings lassen sich die Hintere nur öffnen wenn auch die Vordertüren offen sind. Die Türen werden auch an Steigungen zufriedenstellend gehalten (vorn 3 Rasterungen, hinten 2 Rasterungen). Der i3 besitzt keine B-Säulen, diese sind in den hinteren Türen integriert. Da die Fondtüren nach hinten öffnen, kann man sich diese bei Unachtsamkeit gegen das Schienbein schlagen, da die Türen unten etwas breiter sind. Die Vordersitzlehnen lassen sich nach vorn klappen, das erleichtert das Ein- und Aussteigen etwas. Allerdings sind die Gurte der vorderen Insassen an den hinteren Türen angebracht, so dass man sich abschnallen muss, wenn man jemanden hinten raus lassen möchte. Das hätte man besser lösen können. Immerhin gibt es für die Hintere Haltegriffe am Dachhimmel, vorn fehlen diese.

+ Nach dem Auf- und Absperren des Fahrzeugs wird das Fahrzeugvorfeld beleuchtet.

– Man kann sich versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei offener Beifahrertüre und Heckklappe verriegelt wird - auch wenn der Schlüssel im Fahrzeug ist.



Die Rundumsicht beim BMW i3 ist zufriedenstellend.

3,6

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen entspricht dem hinteren Klassenmittelfeld. Üblicherweise fasst es bis zur Hutablage nur 205 Liter. Baut man die Ablage aus und belädt das Abteil bis unters Dach, lassen sich 340 Liter verstauen. Es finden fünf handelsübliche Getränkekisten Platz. Legt man die Rücksitzlehnen um, passen bis zur Fensterunterkante 435 Liter hinein. Bis unters Dach fasst das Ladeabteil dann 905 Liter.



Mit 205 l Volumen zählt der Kofferraum zu den "Kleinsten" in dieser Fahrzeugklasse.

2,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, man greift aber anfangs an das Markenemblem anstatt an den Taster, der unten an der Heckklappe ist. Die Klappe schwingt zufriedenstellend weit auf und bietet Personen bis zu einer Größe von rund 1,84 m Platz darunter. Die Ladeöffnung ist hoch und zufriedenstellend breit. Der Kofferraum besitzt eine praktische rechteckige Grundfläche, zeigt sich aber weder breit noch tief. Auch die Kofferraumhöhe ist nur ausreichend.

+ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Der Ladeboden ist eben zur Kante, dadurch muss das Gepäck zum Ausladen nicht weit angehoben werden.

– Die Ladekante liegt mit knapp 78 Zentimetern weit über der Straße. Das Ladeabteil ist mit einer seitlich positionierten Lampe nur schwach beleuchtet. Große Personen können sich an dem abstehenden Schloss leicht den Kopf stoßen.

2,6 Kofferraum-Variabilität

+ Die Kofferraum-Variabilität des i3 ist insgesamt zufriedenstellend. Die Rücksitzlehnen lassen sich einzeln umlegen, der Ladeboden ist dann eben. Die Lehnen können sowohl von vorn als auch von hinten (durch Ziehen einer Lasche) ohne großen Kraftaufwand umgelegt werden. Für die Gurte gibt es Halteclips, so dass diese nicht eingeklemmt werden können. Zur Ladungssicherung gibt es nur vier stabile Zurrösen.

– Kleine Utensilien können hinten im Kofferraum so gut wie nicht befestigt werden, da es an Ablagemöglichkeiten fehlt. Nur vorn findet sich (neben dem Pannenset) noch etwas Platz.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Cockpit des i3 ist insgesamt übersichtlich gestaltet, mit den Grundfunktionen kommt man nach kurzer Zeit zurecht. Die Bedienung des iDrive (Controller zwischen den Sitzen mit Touchoberfläche) bedarf jedoch einer gewissen Eingewöhnung. Serienmäßig gibt es für den i3 die BMW Remote App. Damit kann man sich am (geeigneten) Smartphone u.a den Ladestatus anzeigen lassen oder das Fahrzeug vorkonditionieren lassen. Gegen Aufpreis sind für den i3 weitere Kommunikations- und Informationsdienste erhältlich. So zum Beispiel die ConnectedDrive Services (Zugriff auf E-Mails, Wetterinformationen, Nachrichten sowie Smartphone Applikationen für soziale Netzwerke und den ECO PRO Analyser), Echtzeitverkehrsinformationen, Internetdienste und einen telefonischen Auskunftsdienst (der Testwagen war mit keinem dieser optionalen Extras ausgestattet). Gegen Aufpreis ist auch eine Geschwindigkeitsregelanlage erhältlich (nicht im Testfahrzeug).

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind gut angeordnet, wenn auch das Bremspedal breiter sein könnte. Der klobige Wählhebel ist etwas ungewohnt hinter dem Lenkrad positioniert. Möchte man nach vorn fahren muss man den Hebel auch nach vorn drehen, zieht man den Hebel zu sich, legt man den Rückwärtsgang ein. Für die Park-Stellung gibt es einen separaten Schalter. Etwas unpraktisch ist jedoch, dass auch der beleuchtete Start-Stopp-Knopf dort angeordnet und dadurch nicht optimal erreichbar ist. Das Licht wird mittels Drehschalter links im Armaturenbrett (Nebelschlussleuchte beim Lichtschalter) aktiviert und die Scheibenwischer besitzen eine einstellbare Intervall- und Dauerschaltung (gegen Aufpreis sind Licht- und Regensensor erhältlich - nicht im Testwagen). Hinter dem Lenkrad ist das 5,7 Zoll große Instrumentendisplay. Dort wird u. a. die aktuelle Geschwindigkeit, der Betriebszustand (Power- oder Rekuperationsmodus), der Fahrmodus (Comfort, ECO PRO, ECO PRO+) und die davon abhängige Restreichweite angezeigt. Sind Türen und Klappen offen, wird der Fahrer gewarnt. Mittig am Armaturenbrett befindet sich das 10,2 Zoll große Hauptdisplay.

Hier werden alle Funktionen die sich mittels iDrive-Controller einstellen lassen angezeigt. Hier ist auch der umfangreiche Bordcomputer integriert. Das serienmäßige Navigationssystem umfasst auch ConnectedDrive Dienste. Damit ist eine intermodale Routenplanung inklusive öffentlicher Verkehrsmittel und Anzeige von



Die Funktionalität ist gut und die Verarbeitungsqualität vermittelt beim BMW i3 ebenfalls einen guten Eindruck.

Ladestationen möglich. Das Audiosystem lässt sich problemlos bedienen und es bietet acht frei belegbare Stationstasten. Gegen Aufpreis ist ein HiFi-Lautsprüchensystem von Harman Kardon erhältlich (nicht im Testwagen). Das Klimaanlagebedienteil ist weit oben positioniert und übersichtlich, wenn auch die Tasten recht klein sind. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert. Die vorderen Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch eine gewisse Zeit ohne Zündung. Die Position der Schalter könnte aber etwas besser sein, man muss den Arm recht weit nach hinten nehmen. Die wenigen Schalter sind insgesamt übersichtlich angeordnet, die meisten sind im Dunkeln beleuchtet. Vorn gibt es mehrere praktische Ablagen, wie die Türfächer, ein Fach in der Mittelkonsole und einen Becherhalter.

– Die Sitze lassen sich nur manuell einstellen. Darüber hinaus ist die Lehnenrasterung grob und die SitzhöhenEinstellung etwas umständlich. Im Fond gibt es nur ein kleines Fach zwischen den Sitzen. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist nicht optimal zugänglich, aber beleuchtet. Zum Schließen voll geöffneter Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen.

1,8 Raumangebot vorne*

+ Vorn fällt das Platzangebot großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,93 m finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit erweist sich als noch großzügiger. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich sehr üppig. Zudem fehlt im vorderen Bereich der Mittelunnel, was sich positiv auf das ohnehin angenehme Raumempfinden auswirkt.

3,9 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse allerdings knapp bemessen. Nur Passagiere bis zu einer Größe von 1,76 m finden genügend Beinfreiheit vor (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt), allerdings ist auch hier die Kopffreiheit großzügiger. Die Innenbreite zeigt sich im Klassenvergleich ausreichend. Das subjektive Raumempfinden ist insgesamt zufriedenstellend. Die nach hinten abfallende Dachlinie und die direkt neben dem Kopf positionierten C-Säulen schränken das Empfinden etwas ein. Allerdings müssen sich nur zwei Personen die Rückbank teilen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,76 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den i3 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraumvariabilität nur ausreichend.

2,8 KOMFORT

2,3 Federung

+ Die Federung ist insgesamt komfortabel, könnte aber bei feinen Unebenheiten etwas feiner ansprechen. Sowohl lange als auch kurze Bodenwellen absorbiert der i3 ordentlich. Auch Einzelhindernisse schluckt die Federung gut weg, wenn auch gröbere etwas deutlicher (besonders an der Hinterachse) in den Innenraum übertragen werden. Bei ungleichmäßigen Fahrbahnbelägen zeigt der BMW eine geringe Stuckerneigung. Geschwindigkeitshügel werden gut abgefedert, Querfugen dringen aber deutlich in den Innenraum. Auf Kopfsteinpflasterbelägen werden die Insassen nur wenig durchgeschüttelt, diese sind eher akustisch im Innenraum präsent. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft. Bei plötzlichen Lenkimpulsen oder in schnell durchfahrenen Kurven neigt sich die Karosserie allerdings deutlicher. Bei niedrigen Geschwindigkeiten wie z. B. im Stadtverkehr, kann dem i3 ein guter Federungskomfort attestiert werden.

2,7 Sitze

Die recht straffen Sitze bieten einen guten bis zufriedenstellenden Sitzkomfort. Sowohl die Sitzflächen (nicht ausziehbar) als auch die Lehnen sind durchschnittlich konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt. Etwas gewöhnungsbedürftig sind die vorderen Kopfstützen, da diese fest mit der Lehne verbunden sind. Daher ist ein komfortables Abstützen des Kopfes während der Fahrt nicht immer möglich und sie passen auch nicht für alle Personengrößen. Ihre Schutzfunktion ist allerdings gut. Im Fond sind die Sitze nur wenig konturiert, die Lehnen aber hoch. Die Sitze bieten nur einen ausreichenden Seitenhalt. Die Sitzposition ist zufriedenstellend, mehr Oberschenkelauflage wäre allerdings wünschenswert.

+ Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen, eine Neigungseinstellung fehlt allerdings. Die Lehnen sind hoch und der Fahrer kann eine angenehme Sitzposition einnehmen und auch seinen linken Fuß ordentlich abstützen, da es ein stabiles Trittbrett gibt.

- Die Lehneneinstellung hat auf den vorderen Plätzen nur eine grobe Rasterung. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen.

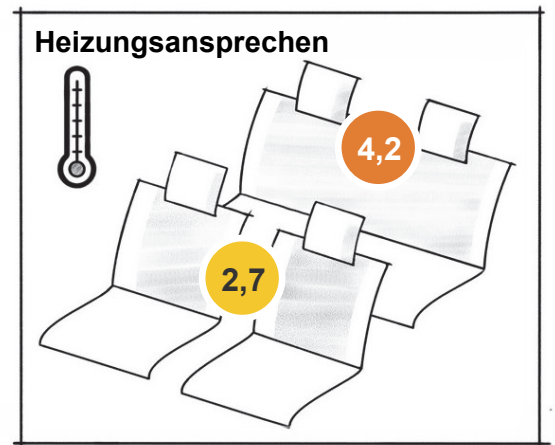
2,2 Innengeräusch

+ Das Geräuschniveau im Innenraum des i3 liegt niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit niedrige 68,7 dB(A). Da der Elektromotor nahezu keine Geräusche produziert (lediglich leises Summen) und auch Abrollgeräusche bei niedrigen Geschwindigkeiten kaum vorhanden sind, ist das subjektive Empfinden im urbanen Gebiet sehr angenehm. Wind- und Umgebungsgерäusche werden allerdings auch schon bei geringen Geschwindigkeiten an den Türrahmen etwas wahrgenommen. Mit den Geschwindigkeiten steigen auch die Wind- und Abrollgeräusche - unangenehm wird es aber nicht.

3,7 Klimatisierung

Der i3 ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage und einer elektrischen Heizung ausgestattet. Optional sind eine Klimaautomatik (nicht im Testwagen) und eine Wärmepumpe erhältlich. Letztere weist im Vergleich zur herkömmlichen Heizung eine höhere Effizienz auf. Zusätzlich kann man das Fahrzeug während des Ladevorgangs vorklimatisieren. Die Temperatur lässt sich bei der manuellen Klimaanlage nicht auf einen bestimmten Wert einstellen. Je nach Empfinden muss man wärmer oder kälter stellen. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, kann aber (in oben, mitte, unten) separat eingestellt werden. Im ADAC Heizungstest wird der vordere Bereich der Fahrgastzelle nach zufriedenstellender Zeit auf Behaglichkeitsniveau erwärmt. Im Fond fehlen Luftaustrittsdüsen, so dass es hier lange dauert bis der Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt wird.

– Im Fond lassen sich die Seitenscheiben weder herunterfahren noch ausstellen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

+ Bei den Fahrleistungen kann der i3 mit seinem 170 PS Elektromotor mit einem maximalen Drehmoment von 250 Nm ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Das Drehmoment liegt nahezu aus dem Stand heraus an, dadurch weist der BMW ein sowohl spontanes als auch gleichmäßiges Beschleunigungsvermögen auf. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der i3 in sehr kurzen 3,6 Sekunden. Allerdings zeigt sich der i3 auch jenseits der 100 km/h agil, Zwischenspurts sind auch dann möglich. Die Maximalgeschwindigkeit (abgeregelt) beträgt 150 km/h, somit stellt man auch auf Autobahnen kein Hindernis dar. Neben dem Comfort-Modus kann der i3 im ECO PRO und ECO PRO+ Modus betrieben werden, um die Reichweite zu verlängern. In beiden Moden wird das Beschleunigungsverhalten angepasst und Nebenverbraucher nur im "Sparmodus" (ECO PLUS) betrieben oder deaktiviert (ECO PRO+). Darüber hinaus wird die Geschwindigkeit reduziert. Im ECO PRO Modus kann man den Wert zwischen 90 und 130 km/h einstellen. Im ECO PRO+ Modus beträgt die Maximalgeschwindigkeit 90 km/h. Falls es erforderlich ist, kann man die Begrenzung mit Durchdrücken des Gaspedals deaktivieren.

1,0 Laufkultur

+ Der Elektromotor läuft sehr ruhig. Weder Vibrationen noch sonstige Antriebsgeräusche sind im Innenraum wahrnehmbar. Es ist lediglich ein leises Summen, besonders unter Last, zu vernehmen.

1,1

Schaltung

⊕ Die Positionierung des klobigen Wählhebels (hinter dem Lenkrad) an der Lenksäule ist anfangs etwas gewöhnungsbedürftig. Neben dem drehbaren Teil zur Gangwahl, sind dort auch der Start-Stopp-Knopf und der Schalter für die Parkstellung integriert. Möchte man vorwärtsfahren, so dreht man den Hebel nach vorn, dreht man ihn zu sich wird der Rückwärtsgang eingelegt. Wird weder das Gas- noch das Bremspedal betätigt, fährt das Fahrzeug auch nicht an. Erst wenn man das Gaspedal drückt rollt der i3 los. An Steigungen erleichtert eine Berganfahrhilfe das Losfahren. Zudem kann man die elektronische Feststellbremse aktivieren - diese wird beim Anfahren automatisch gelöst. Geht man beim Fahren vom Gas, fängt der i3 automatisch (geschwindigkeitsabhängig) an zu rekuperieren (Energierückgewinnung). Die Rekuperation fällt bei niedrigeren Geschwindigkeiten recht stark aus (die Bremslichter gehen an), so dass man oft zu früh vom Gas geht und es anschließend wieder betätigt - das aufleuchtende Bremslicht (evtl. mehrmalig) kann den nachfolgenden Verkehr irritieren. Bei höheren Geschwindigkeiten segelt das Fahrzeug zunächst, wenn die Rekuperationsintensität dann einer Bremsung entspricht geht das Bremslicht wieder an.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Der Elektromotor ist mit einem Eingang-Automatikgetriebe mit starrer Übersetzung gekoppelt. Da es keine Getriebeabstufungen gibt und der Elektromotor ein sehr großes nutzbares Drehzahlband besitzt, erhält der i3 in diesem Kapitel die Bestnote.

2,3

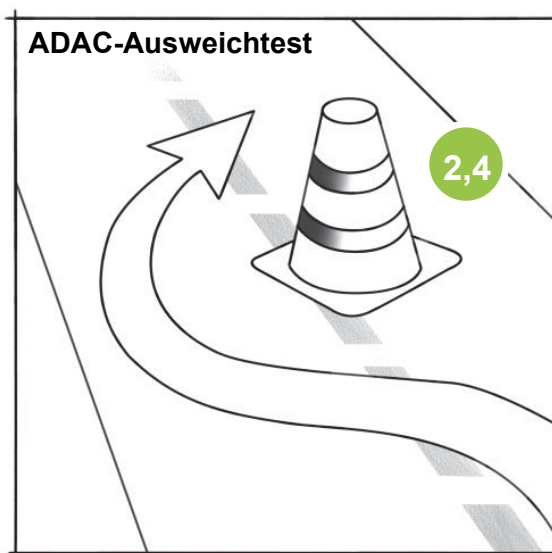
FAHREIGENSCHAFTEN

2,7

Fahrstabilität

Der i3 spricht sehr schnell auf Lenkbefehle an, allerdings neigt sich die Karosserie etwas und die sehr schmalen Räder bauen etwas verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse auf. In Grenzbereich regelt aber das elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) effektiv. Lenkimpulse quittiert der i3 mit einem stark nachpendelnden Heck, doch auch hier stabilisiert das DSC zuverlässig. Die Richtungsstabilität des BMW ist zufriedenstellend, gelegentlich wird er aber bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt. Zudem hat er eine leichte Seitenwindempfindlichkeit. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der i3 ein untersteuerndes Verhalten, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Beim ADAC Ausweichtest kann er ein noch gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert mit einem stark drängenden Heck auf den ersten Lenkimpuls, wodurch das DSC eingreift und das Fahrzeug stabilisiert. Beim Zurücklenken schiebt er leicht über die Vorderräder, lässt sich anschließend aber problemlos in die Ausfahrgasse manövrieren.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,4 Lenkung*

Dem Fahrer wird insgesamt ein zufriedenstellender Fahrbahnkontakt vermittelt. Speziell um die Mittellage könnte das Gefühl aber ausgeprägter sein, da man hier gefühlt etwas Spiel hat, das Fahrzeug aber schon auf kleine Lenkradbewegungen reagiert. Dies gibt dem Fahrer besonders bei höheren Geschwindigkeiten in langgezogenen Kurven ein etwas unsicheres Gefühl, da man öfter korrigieren muss. Bei größeren Lenkwinkeln geht die Rückmeldung in Ordnung.

⊕ Die Lenkung spricht sehr schnell auf Lenkbefehle an. Beim Rangieren ist weder ein großer Kraft- noch Kurbelaufwand notwendig - von Anschlag bis Anschlag sind nur etwas mehr als 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis fällt im Klassenvergleich mit 10 m gering aus.

1,7 Bremse

Der i3 besitzt ein "One-Pedal-Feeling"-Konzept. Das bedeutet, dass bereits eine Verzögerung (Rekuperation) einsetzt, wenn der Fahrer nur den Fuß vom Gaspedal nimmt. Dadurch benötigt man das Bremspedal bei geringeren Geschwindigkeiten (Stadtbetrieb) eher selten. Man geht aber oft viel zu früh vom Gas, was zu einer starken Verzögerung führt und man zu früh stehen bleiben würde - dadurch "spielt" man oft mit dem Gaspedal. Die richtige Bedienung/Dosierbarkeit von Gas und Bremse ist anfangs gewöhnungsbedürftig. Damit das Fahrzeug nicht im Stand wegrollt (antriebslos) muss die Bremse aber betätigt werden.

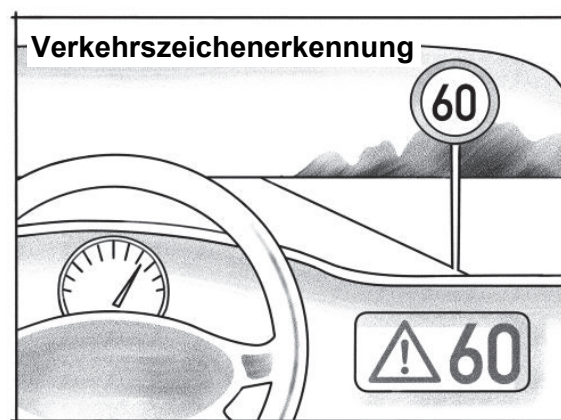
⊕ Die Bremse kann mit einer sehr guten Wirkung überzeugen. Der i3 steht nach Vollverzögerungen aus Tempo 100 bereits nach 35 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Ecopia EP500; 155/70 R19 84Q). Die Bremsanlage ist auch bei starker Beanspruchung standfest. Bei Vollbremsungen in Kurven schiebt der i3 über die Vorderräder und bleibt gut beherrschbar.

2,0 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der aktiven Sicherheit ist zu beachten, dass der Driving Assistant Plus nicht mit dem serienmäßigen Interieurdesign ATELIER kombinierbar ist.

⊕ Der i3 kann mit einer guten aktiven Sicherheit punkten. Der kleine BMW ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Serienmäßig gibt es auch das Reifendruckkontrollsystem, das den Fahrer warnt wenn ein Reifen Luft verliert. Ab Werk ist der i3 mit reaktionsschnellen LED-Rückleuchten ausgestattet. Bei einer Vollbremsung blinkt das Bremslicht zunächst mit erhöhter Frequenz, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert - dadurch wird der herannahende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Optional ist das Driving Assistant Plus-Paket erhältlich. Dieses beinhaltet eine kamerabasierte Geschwindigkeitsregelung (hält den Abstand zu Vorfahrenden) mit Stop&Go-Funktion, einen Stauassistenten (Bremsen, Anfahren und Spurhalten) und eine Verkehrszeichenerkennung (Speed Limit Info).



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Darüber hinaus umfasst das System eine bis 60 km/h aktive Auffahr- und Personenwarnung - droht eine Kollision wird der Fahrer zunächst akustisch und optisch gewarnt, reagiert dieser nicht, leitet der i3 eine Teilbremsung ein. Die Blinker funktionieren auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch kann z. B. beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden. In den Vordertüren sind kleine Reflektoren, die im Dunkeln andere Verkehrsteilnehmer auf den offenen Zustand der Türen hinweisen.

– Ein Abbiegelicht, das besonders im Stadtverkehr sinnvoll ist, gibt es nicht. Ein Spurverlassenswarner ist ebenfalls nicht erhältlich.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,65 m guten Schutz, wenn auch der Abstand zum Kopf geringer sein könnte. Nur die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, hinten fehlen Gurtwarner. Es lassen sich zunächst nur die vorderen Türen öffnen, die Griffe könnten etwas stabiler sein (das ist nach einem Unfall nicht optimal). Eine Rettungskarte, die im Falle eines schweren Unfalls den Rettungskräften helfen würde, ist serienmäßig nicht an Bord.

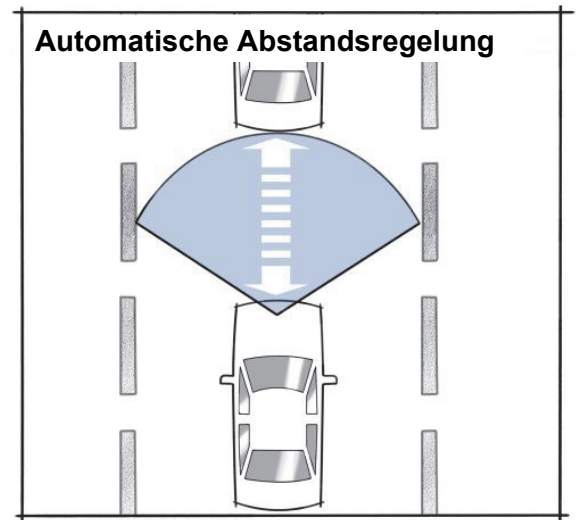
+ Der i3 ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Darüber hinaus gibt es Kopfairbags vorn und hinten. Beim ADAC Crashtest erreicht der i3 beim Insassenschutz gute 86 Prozent der möglichen Punkte, wenn auch beim Pfahlaufprall eine erhöhte Belastung im Brustbereich feststellbar ist. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,80 m guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Der i3 ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet. Das System stellt bei Bedarf über ein BMW Call Center eine Verbindung zu Rettungsdiensten her und übermittelt gleichzeitig die Position des Fahrzeugs und Daten zur Unfallschwere. Im Notfall wird auch eine Sprechverbindung zu den Insassen hergestellt.

– Der Verbandskasten ist laut Bedienungsanleitung hinten im Kofferraum, dort gibt es aber keinen speziellen Halter. Er kann alternativ im vorderen Staufach (unter der Frontklappe) untergebracht werden, das Fach ist aber nicht nach außen abgedichtet, so das Wasser eindringen kann.

1,8 Kindersicherheit

+ Bei der Kindersicherheit kann der i3 ebenfalls ein gutes Ergebnis vorweisen. Beim ADAC Crashtest erreicht er 81 Prozent der möglichen Punkte. Der Viersitzer bietet hinten serienmäßig Isofix-Halterungen mit Ankerhaken - das System kann auch ohne Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Darüber hinaus können Kindersitze vorn rechts und im Fond auch mit den Gurten sicher befestigt werden. Die Gurte reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Gurte und Schlösser weisen einen großen Abstand auf und auf dem Beifahrersitz liegen die Anlenkpunkte optimal. Hier lassen sich auch hohe Kindersitze problemlos montieren und der Beifahrerairbag ist serienmäßig abschaltbar. Hinten können hohe Kindersitze gerade so montiert werden. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zulässig.

– Im Fond sind die Anlenkpunkte ungünstig, da die Schlösser etwas zu weit vorn sind.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

2,7 Fußgängerschutz

Im Fußgängerschutz kann der i3 nicht vollkommen überzeugen - das ist besonders für ein Stadtauto nicht optimal. Obwohl beim i3 vorn ein Motor fehlt und sich somit keine harten Teile unter der Haube befinden, wurde diese hart und unnachgiebig gestaltet. Entschärft sind nur der Stoßfänger und die hinteren Bereiche der Haube. Zu aggressiv sind die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe. Beim ADAC Crashtest erreicht der kleine BMW nur 57 Prozent der möglichen Punkte.

1,1 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO2*

⊕ Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel“-Betrachtung zugrunde. Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie ermittelt wird, sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist allerdings u.a. durch Temperierung der Batterie mit Verlusten behaftet, so dass mehr Ladeenergie notwendig ist, als die Nennkapazität der Batterie aufweist. Im ADAC EcoTest kann der i3 ein sehr gutes Ergebnis vorweisen. Der durchschnittliche Energieverbrauch liegt bei 16,7 kWh/100 km. Die Erzeugung der ermittelten durchschnittlichen Strommenge entspricht nach dem durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland einem CO₂-Ausstoß von 94 g/km. Im Innerortsteil benötigt der i3 13,3 kWh/100 km, im außerortsteil sind es 14,2 kWh/100 km und auf der Autobahn verbraucht er 24,3 kWh/100 km. Damit erreicht der i3 in diesem Kapitel des EcoTest sehr gute 48 Punkte.

1,0 Schadstoffe

⊕ Da der BMW i3 beim Fahren selbst keine Schadstoffe ausstößt, erhält er in diesem Kapitel volle 50 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt er auf 98 Punkte - das entspricht den vollen fünf Sternen.

4,4 AUTOKOSTEN

0,7 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich in diesem Fall aus den Aufwendungen für den Strom. Zur Berechnung wird der Hersteller-Verbrauch herangezogen, der bei 12,9 kWh/100 km liegt. Als Strompreis werden 26 Cent pro kWh angenommen. Dadurch ergeben sich pro 100 km Stromkosten von rund 3,35 Euro (Ladeverluste nicht mit eingerechnet).

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

4,6

Wertstabilität*

- Da Elektrofahrzeuge einer rasanten Entwicklung unterliegen und sich die Anschaffungskosten sowie Batteriepreise in den nächsten Jahren vermutlich stark verringern werden und auch die Auswahl an Elektrofahrzeugen steigen wird, kann dem i3 für den vierjährigen Berechnungszeitraum kein guter Restwertverlauf prognostiziert werden.

5,5

Kosten für Anschaffung*

- Für den i3 müssen mindestens 34.950 Euro aufgewendet werden, was für einen Kleinwagen sehr teuer ist. Die Ausstattung zeigt sich u.a. mit Klimaanlage und Navigationssystem recht umfangreich, allerdings ist die Liste der optionalen Ausstattungen lang. Darüber hinaus werden einige Komfort-Extras nur in Paketen angeboten, die teuer sind. So sind zum Beispiel das Comfort Paket (u.a. mit automatisch abblendenden Innen- und Außenspiegeln, Regen- und Lichtsensor, Klimaautomatik und Tempomat) und das Driving Assistant Plus Paket (u.a. mit Personen- und City-Warnung mit Anbremsfunktion) empfehlenswert. Auch die praktische Schnellladefunktion kostet Aufpreis.

2,6

Fixkosten*

Die Fixkosten bleiben noch überschaubar.

- + Die Kfz-Steuer würde 51 Euro pro Jahr betragen, allerdings haben Elektrofahrzeuge eine zehnjährige Steuerbefreiung.
- Die Einstufungen in den Versicherungsklassen fallen für den i3 durchweg ungünstig aus (KH: 18; TK: 21; VK: 18).

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

- Der hohe Anschaffungspreis sowie der zu erwartende starke Wertverlust sorgen für sehr hohe monatliche Gesamtkosten von rund 650 Euro. Da können auch die geringen Betriebskosten kaum die Kostenbilanz positiv beeinflussen.

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|--|---|
| Elektrofahrzeug | Schadstoffklasse Elektrofahrzeug |
| Leistung | 125 kW (170 PS) |
| bei | n.b. U/min |
| Maximales Drehmoment | 250 Nm |
| bei | 1 U/min |
| Kraftübertragung | Heckantrieb |
| Getriebe | 1-Gang-Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 155/70R19Q |
| Reifengröße (Testwagen) | 155/70R19Q |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 9,85/10 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 150 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 7,2 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 3,6 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 12,9 kWh |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Strom (kWh)) | 16,7 kWh |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 13,3/14,2/24,3 kWh |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 0 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 94 g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 68,7 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 3999/1775/1578 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 2045 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1240 kg/380 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 205 l/435 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | - kg/- kg |
| Dachlast | - kg |
| Batteriekapazität | 18,8 kWh |
| Reichweite | 145 km |
| Garantie | 8 Jahre oder 100.000 km auf HV-Batterie |

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 63 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 48 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 90 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 450 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 651 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 18/18/21 |
| Grundpreis | 34.950 Euro |

NOTENSKALA

| | | | |
|--|-----------|---|-----------|
| ● Sehr gut | 0,6 – 1,5 | ● Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
| ● Gut | 1,6 – 2,5 | ● Mangelhaft | 4,6 – 5,5 |
| ● Befriedigend | 2,6 – 3,5 | | |

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|-----------------------|
| Abbieglicht | nicht erhältlich |
| Automatikgetriebe | Serie |
| City-Notbremsfunktion (Driving Assistant PI) | 990 Euro |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kollisionswarnung (Driving Assistant PI) | 990 Euro |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| LED-Abblendlicht | 890 Euro ^o |
| LED-Rückleuchten | Serie |
| Regen- und Lichtsensor (Comfort Paket) | 1.990 Euro |
| Reifendruckkontrolle | Serie |
| Schnell-Lade-Funktion | 1.590 Euro |
| Servolenkung | Serie |
| Tempomat (Comfort-Paket) | 1.990 Euro |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |

INNEN

| | |
|--|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend (Comfort-Paket) | 1.990 Euro |
| Klimaanlage | Serie |
| Klimaautomatik (Comfort-Paket) | 1.990 Euro |
| Navigationssystem (Professional) | Serie |
| Rücksitzlehne, umklappbar | Serie |
| Zentralverriegelung | Serie |

AUSSEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar | Serie |
| Lackierung Metallic | 660 Euro ^o |
| Schiebe-Hubdach (aus Glas) | 980 Euro |

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 3,2 | Fahreigenschaften | 2,3 |
| Verarbeitung | 2,7 | Fahrstabilität | 2,7 |
| Alltagstauglichkeit | 4,7 | Lenkung* | 2,4 |
| Sicht | 2,9 | Bremse | 1,7 |
| Ein-/Ausstieg | 3,0 | Sicherheit | 2,0 |
| Kofferraum-Volumen* | 3,6 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 1,7 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 2,8 | Passive Sicherheit - Insassen | 2,0 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,6 | Kindersicherheit | 1,8 |
| Innenraum | 2,4 | Fußgängerschutz | 2,7 |
| Bedienung | 2,3 | Umwelt/EcoTest | 1,1 |
| Raumangebot vorne* | 1,8 | Verbrauch/CO ₂ * | 1,2 |
| Raumangebot hinten* | 3,9 | Schadstoffe | 1,0 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 | | |
| Komfort | 2,8 | | |
| Federung | 2,3 | AUTOKOSTEN | 4,4 |
| Sitze | 2,7 | Betriebskosten* | 0,7 |
| Innengeräusch | 2,2 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 3,0 |
| Klimatisierung | 3,7 | Wertstabilität* | 4,6 |
| Motor/Antrieb | 0,9 | Kosten für Anschaffung* | 5,5 |
| Fahrleistungen* | 0,6 | Fixkosten* | 2,6 |
| Laufkultur | 1,0 | Monatliche Gesamtkosten* | 5,5 |
| Schaltung | 1,1 | | |
| Getriebeabstufung | 1,0 | | |

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen