



BMW i3 (94 Ah)

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (125kW/170PS)

Der i3 ist nun seit knapp drei Jahren auf dem Markt, im Vergleich mit anderen Elektroautos durchaus erfolgreich. Seit es ihn gibt, ist jedes vierte verkaufte Elektroauto in Deutschland ein BMW i3. Mitte 2016 wurde eine neue optionale Variante eingeführt, mit einem in der Bruttokapazität von 22 auf 33,2 kWh (bzw. 60 auf 94 Ah) vergrößerten Akku. Die nutzbare Kapazität vergrößert sich von 18,8 auf 27,2 kWh. Damit sind längere Strecken ohne Pause möglich, auf Basis des EcoTests wurde beim Testwagen eine Reichweite von 185 km errechnet. Wer in puncto Reichweite auf Nummer sicher gehen möchte, kann sich gegen Aufpreis einen zusätzlichen Benzinmotor samt neun Liter fassendem Tank bestellen. Dieses Range Extender genannte Aggregat springt bei Bedarf an und erzeugt Strom für den Elektromotor. So ist man im Notfall unabhängig von einer Ladesäule. Das dank der lokalen Emissionsfreiheit exzellente Ergebnis im EcoTest von 100 Punkten und fünf Sternen würde beim Betrieb mit Range Extender natürlich geschmälert. Für weitere Strecken ist der Kleinwagen ohnehin nicht entwickelt, was vor allem an seiner außerhalb des Stadtgebietes zu nervösen Lenkung erkennbar ist. Der Motor mit seinen 170 PS macht den i3 zu einem äußerst sprintstarken Fahrzeug, das Fahrwerk ist zwar tendenziell straff, bietet aber einen alltagstauglichen Komfort. Die Bedienung des Autos ist denkbar einfach, nur der Wählhebel des Getriebes ist unkonventionell ausgeführt und damit zunächst ungewohnt. Der Stromverbrauch liegt im EcoTest bei 17,4 kWh auf 100 km, was im Vergleich mit anderen Elektroautos in Ordnung geht, gerade angesichts der verfügbaren Leistung. Wie die meisten Elektroautos lässt sich der i3 für die nächste Fahrt vorklimatisieren, sogar per Smartphone - ein äußerst komfortables Feature. Der Unterhalt ist im Allgemeinen nicht teuer, die Steuer wird für fünf Jahre erlassen, Öl- oder Zündkerzenwechsel kennt der Wagen nur vom Hörensagen - zumindest ohne den Range Extender. Um Eigentümer des bayerischen Stromautos zu werden, müssen in der Variante mit dem großen Akku aber zunächst 36.150 Euro locker gemacht werden, 1.200 Euro mehr als mit dem kleinen Akku. Zusätzlich bietet die Aufpreisliste noch einige reizvolle Extras an.

Konkurrenten: u.a. Nissan Leaf, Renault ZOE.

- + komfortabler und leiser Antrieb, günstiger Unterhalt, kleiner Wendekreis
- geringe Reichweite, kleiner Kofferraum, teure Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

	Familie	3,6
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,4
	Langstrecke	3,4
	Transport	3,9
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★★

2,9

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff sowie die Kunststoffhauben und -türen wurde solide gefertigt, die Spaltmaße sind aber teils sehr groß und ungleichmäßig. Auch der Innenraum ist sorgfältig verarbeitet, fällt aber mit einem Detail negativ auf: An einigen Kunststoffteilen wurden Grate nachlässig

entfernt, weshalb beim Anfassen scharfe Kanten auf den Benutzer lauern, zum Beispiel am Blinkerhebel. Ansonsten aber gefällt der BMW mit einem hochwertigen Materialmix, der eher modern als klassisch, aber hochwertig wirkt. Außerdem sind einige Materialien aus recycelten Grundstoffen hergestellt.

4,0 Alltagstauglichkeit

⊕ Der Wendekreis von nur 10 m erleichtert das Rangieren.

⊖ Dass der wendige und kleine Viersitzer eine schlechte Alltagstauglichkeit attestiert bekommt, liegt hauptsächlich

an der EcoTest-Reichweite von lediglich 185 km und daran, dass weder Dach- noch Anhängelasten erlaubt sind. Die Schnellladefunktion für Ladeleistungen bis zu 11 kW Wechselstrom und 50 kW Gleichstrom kostet Aufpreis.

2,9 Licht und Sicht

⊕ Der schmale und kurze Wagen ist gut zu überblicken, lediglich die vordere Haube entzieht sich dem Blick des Fahrers komplett - sie ist aber sehr kurz. Gegen Aufpreis gibt es zusätzlich zu den serienmäßigen Einparkhilfe hinten auch vorne Sensoren sowie eine Heckkamera. Die optionalen LED-Scheinwerfer des Testwagens erzeugen ein angenehm homogenes Abblendlicht, das Fernlicht allerdings ist in Halogenbauweise ausgeführt - hier wurde am falschen Ende gespart.

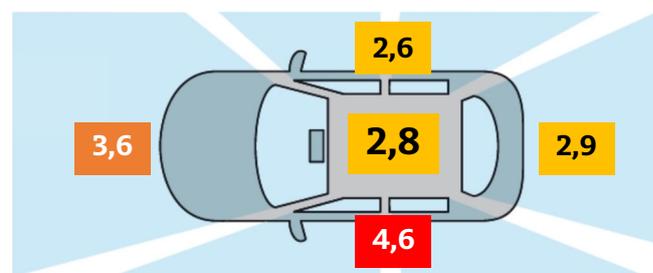
⊖ Beheizbare Außenspiegel müssen heutzutage auch bei einem Elektroauto serienmäßig sein - BMW verlangt im Rahmen des Comfort Pakets Aufpreis. Bestellt man dieses, blenden der linke Außen- und der Innenspiegel automatisch ab, der rechte Außenspiegel kann sich beim Rückwärtsfahren automatisch senken und beim Abbiegen

wird der Spiegel so gesteuert, dass der tote Winkel kleiner wird.

Hindernisse hinter dem Auto werden aufgrund des hohen Hecks schlecht erkannt, aber auch nach vorn sind niedrige Hindernisse durch die vergleichsweise hoch aufbauende Front nicht perfekt zu erspähen.

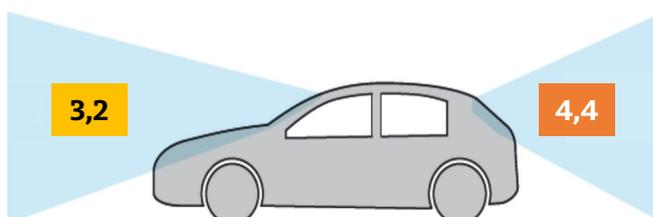
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

Gerade im Stadtverkehr ist dies ärgerlich, wie auch der Verzicht auf ein Abbiegelicht, dieses ist nicht mal gegen Aufpreis zu erhalten.

2,1 Ein-/Ausstieg

Der i3 hat ein außergewöhnliches Türkonzept: Die hinteren Türen sind hinten angeschlagen, zusätzlich hat der i3 keine feststehende B-Säule. Öffnet man beide Türen einer Seite, ist bis auf die hohen Schweller vorn und hinten ein bequemer Zustieg möglich. Hier zeigt sich der Vorteil der fehlenden B-Säule. In engen Parklücken aber wird es schwierig, da die hinteren Türen erst geöffnet werden können, wenn die vorderen schon offen sind. In der Folge steht man dann beispielsweise mit seinem Kind, das man auf dem Kindersitz im Fond unterbringen will, zwischen den beiden geöffneten Türen und dem benachbarten Wagen auf beengtem Raum. Außerdem muss so immer der

⊖ Ausschließlich gegen Aufpreis ist ein Licht- und Regensensor an Bord, diesen bekommt man jedoch nur im Paket für deftige 1.990 Euro - eine unverschämte Aufpreispolitik.

vorn Sitzende aussteigen, wenn man hinten jemanden ein- oder aussteigen lassen will.

⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren.

3,9 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des Kleinwagens ist der Fahrzeugkategorie entsprechend klein: 205 l gehen bis zur Hutablage hinein, bis zum Dach sind es 340 l oder fünf Getränkeboxen - leider steht kein Gepäcknetz zur Verfügung, um so hoch gestapeltes Gepäck zu sichern. Legt man die Rücksitzlehnen um, passen bis zur Scheibenunterkante 435 l und bis zum Dach 905 l hinein.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, der Kofferraumboden auf einer Höhe mit der Ladekante. Auch bei umgelegter Rücksitzbank ist der komplette Boden eben.

⊖ Große Menschen müssen aufpassen, sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf zu stoßen. Auch liegt die Ladekante mit 78 cm sehr hoch, das Gepäck



Gerade einmal 205 l stehen für das Gepäck zur Verfügung.

muss beim Beladen weit angehoben werden. Im Dunkeln hilft die einzelne Lampe im Kofferraum unter Umständen nicht viel.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist mittig geteilt klappbar, so können auch sperrigere Gegenstände transportiert werden. Gesonderte Ablagen im Kofferraum gibt es keine, es stehen lediglich zwei Haltenetze links und rechts zur Verfügung.

⊕ Das Klappen der Lehnen geht mittels Zugschlaufen leicht von der Hand, sowohl vom Kofferraum als auch vom Innenraum aus.

2,3 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Die Bedienung des i3 fällt nicht schwer. Einzig der Wählhebel für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt sowie Parkstellung und Leerlauf ist etwas gewöhnungsbedürftig ausgeführt, sitzt aber leicht erreichbar und gut einsehbar am Lenkrad. Das Kombiinstrument ist volldigital, die Geschwindigkeit wird nur als Zahl angezeigt. Alle relevanten Kontrollleuchten sind vorhanden, nur eine getrennte Anzeige für Stand- und Abblendlicht wäre wünschenswert.

Die Sitze lassen sich - wohl aus Gewichtsgründen - auch gegen Aufpreis nicht elektrisch einstellen, die Hebel für Sitzhöhe, Lehnenneigung und Längsverschiebung sind aber gut erreichbar. Auch das Lenkrad lässt sich einfach und in weiten Bereich einstellen. Serienmäßig elektrisch verstellbar sind die Außenspiegel.

Klimaanlage und Audiosystem sind über logische Tasten zu bedienen, zusätzlich finden sich acht frei programmierbare Tasten beim Lautstärkereglern. Hier können Radiosender genauso gespeichert werden wie die direkte Anwahl von Fahrzeugmenüs, Telefonkontakte oder

2,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im i3 ein FM-Radio vorhanden, das auch Bluetooth-Audioquellen wiedergeben kann - eine CD kann jedoch nicht abgespielt werden. Per USB-Anschluss oder 3,5 mm Klinkestecker können auch per Kabel externe Audioquellen angeschlossen werden. Ebenfalls serienmäßig ist die Kommunikation mit dem Auto per App möglich: Es kann der Ladestand der Batterie, der Status der Fensterscheiben und Türschlösser oder auch die ökonomische Bewertung der letzten Fahrt eingesehen werden. Ebenfalls kann die Hupe oder Lichthupe betätigt werden, um den i3 auf vollen Parkplätzen leichter zu finden. Weiß man, wann man wieder in das Auto steigen will, kann der Wagen bei Bedarf auch entsprechend vorklimatisiert werden.

Optional können noch einige Ausstattungen hinzugefügt werden, beispielsweise zwei verschiedene Navigationssysteme, das größere davon basierend auf einer Festplatte, die nebenbei noch Speicher für Audiodateien bereithält.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Trotz der nicht allzu üppigen Breite des Wagens sorgen der fehlende Mitteltunnel, das schlanke Armaturenbrett und die hohe Frontscheibe für ein sehr angenehmes



Verarbeitung und Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau.

Navigationssysteme. Dies ist hilfreich, denn obschon das iDrive-System von BMW die vielfältigen Einstellmöglichkeiten des Autos übersichtlich gliedert, muss man doch für manche Funktionen erst durch mehrere Menüebenen navigieren.

Auch ein Lautsprechersystem von Bang&Olufsen kann geordert werden, als zusätzliche Musikquelle ist digitaler Radioempfang verfügbar. Real Time Traffic Information (RTTI) ist eine weitere kostenpflichtige Option, diese versorgt das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsdaten und ermöglicht so eine genauere Routenplanung.

⊖ Kurz nach Markteinführung des i3 im November 2013 hat BMW ein Beispiel für eine versteckte Preiserhöhung geliefert. Nachdem der i3 werbewirksam einige Wochen serienmäßig mit dem Navigationssystem Professional ausgestattet war, musste man ab Januar 2014 für die Navigation Aufpreis zahlen. In einem Elektrofahrzeug ist das Navigationssystem obligatorisch, da man bei den momentan niedrigen Reichweiten und wenigen Ladesäulen seine Routen des Öfteren gut planen muss.

Raumgefühl. Darüber hinaus finden selbst knapp über zwei Meter große Personen genügend Platz auf dem weit verstellbaren Fahrersitz.

3,4 Raumangebot hinten

Hinten geht es schon etwas beengter zu, die geringe Länge des i3 fordert Tribut. Sind die vorderen Sitze für etwa 1,85 m große Personen eingestellt, hat man hinten bis ebenfalls 1,85 m Körpergröße genügend Bein- und Kopffreiheit. Auch subjektiv ist es hinten beengter, die unkonventionell nach unten verlängerten Scheiben der Fondtüren sorgen aber für eine niedrige Fensterlinie und mehr Licht im Innenraum.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind zweigeteilt in drei verschiedenen Neigungswinkeln arretierbar. Ablagen und Becherhalter gibt es vorn einige, hinten aber findet man lediglich zwei Becherhalter zwischen den Sitzplätzen - Türfächer oder Lehnentaschen bietet der i3 keine. Das Handschuhfach ist



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

nicht besonders üppig dimensioniert, aber immerhin beleuchtet.

3,2 KOMFORT

3,3 Federung

Das Fahrwerk des i3 hat konzeptbedingt mit einigen Widrigkeiten zu kämpfen: So bieten die schmalen und großen Räder kaum Eigendämpfung, was die Dämpfer des Fahrwerks mehr fordert, außerdem ist der Radstand kleinwagentypisch kurz, wodurch das souveräne Gleiten über Bodenwellen erschwert wird.

Unter diesen Gesichtspunkten ist die Abstimmung glücklich, der i3 federt straff an, wirkt aber nicht übermäßig

hart. So werden zwar Bodenwellen nicht vollständig absorbiert, der Komfort ist aber noch zufriedenstellend. Auf der Landstraße bei mäßigem Bodenbelag kommt der BMW am ehesten an seine Grenzen, hier werden Unebenheiten trocken durchgereicht. Dabei wirkt der Wagen aber solide, da Fahrwerkspoltern äußerst selten auftritt, selbst auf Kopfsteinpflaster hält sich dieses sehr in Grenzen.

2,9 Sitze

Vor allem an der schmalen Rückenlehne erkennt man, dass auch bei den Sitzen des i3 auf Leichtbau Wert gelegt wurde. Trotz der eher dünnen Polsterung überzeugen die Vordersitze unter Komfortaspekten aber. Sie sind angenehm konturiert und breit genug für die meisten Staturen. Nur der Seitenhalt in zügig gefahrenen Kurven fällt mäßig aus, dafür wurden die Sitze nicht konzipiert. Die Sitz-

position überzeugt also, einziger Wermutstropfen sind die nicht verstellbaren Kopfstützen vorn.

⊖ Die Rücksitze sind kaum konturiert und recht dünn gepolstert, einem Kleinwagen entsprechend ist der Sitzkomfort hier also eingeschränkt. Auch ist der Kniewinkel bei größeren Personen recht spitz - für längere Etappen sind die Rücksitze nur bedingt geeignet.

3,1 Innengeräusch

Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt recht hohe 69,6 dB(A). Hier wird wieder deutlich, dass auf der Autobahn hauptsächlich Wind- und Abrollgeräusche maßgeblich für die Geräuschkulisse sind - beide sind beim i3 nur mäßig gedämmt, wohl auch als Folge des konsequent betriebenen Leichtbaus.

⊕ Ein großes Plus des elektrischen Antriebes ist die komfortable, weil leise Geräuschkulisse bei niedrigen Geschwindigkeiten. Den Antrieb hört man nur beim starken Beschleunigen als ein Surren, das aber nie negativ auffällt.

3,4 Klimatisierung

Serienmäßig bietet der i3 eine manuelle Klimaanlage, gegen Aufpreis ist wie im Testwagen eine Klimaautomatik verbaut. Diese hat einen Scheibenbeschlagssensor wie auch einen Luftgütesensor. Serienmäßig kann das Auto

per Smartphone-App oder direkt im i-Drive Bordmenü vor der nächsten Fahrt vorklimatisiert werden.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben kann man nicht öffnen.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet 170 PS und 250 Nm, das Drehmoment steht direkt ab Stand vollständig zur Verfügung. Deshalb ist das Beschleunigungsvermögen des Autos enorm, zumindest etwa bis zum Erreichen der Autobahnrichtgeschwindigkeit. Von 60 auf 100 km/h und damit im Geschwindigkeitsbereich eines Überhol-

manövers auf der Landstraße beschleunigt der BMW in 3,7 s. Zum Vergleich: Das ist in etwa so zügig, wie es ein BMW 730d mit 265 PS schafft.

Von 0 auf Tempo 100 braucht der BMW laut Hersteller 7,3 s, bei 150 km/h wird abgeriegelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In Sachen Antriebskomfort kann kein derzeitiges Konzept einem Elektromotor das Wasser reichen. Man hört den völlig vibrationsfrei laufenden Motor nur unter

Volllast, das dann auftretende Surren ist aber nicht laut und keineswegs störend. Das Ansprechverhalten ist verzögerungsfrei, die Leistungsentfaltung gleichmäßig.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der i3 hat zwar ein Getriebe, um die Motordrehzahl zu übersetzen, dank des enorm drehmomentstarken Motors und der sehr hohen möglichen Drehzahlen benötigt man während der Fahrt aber nur eine Fahrstufe - es wird also nicht geschaltet. So geht es ruckfrei aus dem Stand bis zur Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, eine höchst

komfortable Eigenschaft. Der Elektromotor fungiert auch gleich als Anfahrhilfe, denn das Auto kann nicht entgegen der gewählten Fahrtrichtung rollen. Nur bei sehr starken Steigungen legt das Auto eventuell automatisch die elektronische Parkbremse ein.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,4 Fahrstabilität

Die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten sind auch dank des niedrigen Schwerpunkts (die schwere Batterie ist im Unterboden) trotz der schmalen Reifen akzeptabel. Im Grenzbereich schiebt das Auto gutmütig über die Vorderäder.

⊕ Den ADAC Ausweichtest meistert der i3 gut, das zunächst recht starke Untersteuern beim plötzlichen Ausweichen wird vom beherzt eingreifenden ESP

unterbunden. In der Folge lässt sich der BMW problemlos durch den Parcours steuern.

⊖ Auf der Autobahn fühlt sich der i3 unwohl. Die sehr direkte Lenkung ist eindeutig auf den Stadtverkehr ausgelegt und erschwert das entspannte Dahingleiten, häufige Kurskorrekturen sind die Folge. Zusätzlich sorgen der kurze Radstand und die merkliche Seitenwindempfindlichkeit dafür, dass man Ausflüge auf der Autobahn nicht genießt.

2,8 Lenkung

Die Lenkung des i3 bietet eine sehr starke Rückmeldung über den Straßenzustand, was im Alltag durchaus mal zu viel des Guten sein kann. Darunter und unter der ultra-direkten Reaktion auf Lenkradbefehle leidet die Zielgenauigkeit der eigentlich mit einem guten Lenkgefühl aufwartenden Lenkung.

2,8 Bremse

Trotz der schmalen Reifen bietet der i3 einen durchaus kurzen Bremsweg von 36 m. Das ABS ist gut abgestimmt, zusätzlich hilft auch hier der niedrige Schwerpunkt des Autos. Die Bremse ist gut zu dosieren. Durch die starke Rekuperation und damit Verzögerung des i3 beim Lufpen des Fahrpedals kann bei umsichtiger Fahrweise im Alltag allerdings zu weiten Teilen auf die Bremse verzichtet werden, die Eingewöhnung an diese Fahrweise dauert nicht allzu lange. Verzögert man den Wagen alleine mit der Motorbremse, gehen die Bremsleuchten bereits an.

2,9 SICHERHEIT

3,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der i3 kann in diesem Kapitel nicht überzeugen. Serienmäßig bietet er nur ESP und eine Reifendruck-Kontrollsystem. Beides ist aber auch gesetzlich vorgeschrieben. Optional bekommt man - nur in Verbindung mit einem der beiden optionalen Navigationssysteme - ein Ausstattungspaket namens Driving Assistent Plus. Dieses besteht im Grunde aus einer hinter der Frontscheibe montierten Kamera, deren Bilder für einige Sicherheits- und Assistenzsysteme genutzt werden. So werden Verkehrszeichen erkannt, aber auch vor zu nahem Auffahren gewarnt. In der Stadt kann das Auto auch selbstständig vor Hindernissen und auch Personen bremsen. Ebenfalls kamerabasiert und damit im Vergleich zur Radartechnik anfälliger für Witterungseinflüsse ist der Abstandregeltempomat, der bis 140 km/h die eingestellte Geschwindigkeit in Abhängigkeit vom Abstand zum Vordermann hält. Der Abstand kann dabei in vier Stufen eingestellt werden.

⊖ Weder eine Spurhalte- noch ein Spurwechsellassistent ist verfügbar.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der i3 bekommt im ADAC Crashtest insgesamt vier von fünf Sternen. Im Insassenkapitel erreicht das bayerische Elektroauto 86 Prozent der Punkte (Stand 11/1013).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	optional
	Kollisionswarnung	optional
	City-Notbremssystem	optional
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	optional
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	optional
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Erwähnenswert ist das selbstständige Abbremsen des Autos nach einem Crash, um weitere Unfälle zu vermeiden. Die Kopfstützen reichen vorn für bis 1,85 m

große Personen, hinten übernimmt der Dachhimmel eine stützende Wirkung, wenn die bis 1,75 m Körpergröße wirksamen Kopfstützen nicht ausreichen.

2,6 Kindersicherheit

Kindersitze kann man per Gurt auf dem Beifahrersitz problemlos befestigen, hinten ist aufgrund der Gurtgeometrie etwas schwieriger, einen Kindersitz sicher festzugurten. Dafür passen sehr hohe Kindersitze vorn wegen der nicht demontierbaren Kopfstütze nicht gut, hinten umso besser. Der Beifahrerairbag wird per Schlüsselschalter deaktiviert, damit dort Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung montiert werden können. Isofix-Befestigungen gibt es auf den hinteren Plätzen, eine i-Size-Kennzeichnung fehlt jedoch.

⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der i3 gute 81 Prozent der Punkte beim ADAC Crashtest (Stand 11/2013).

4,2 Fußgängerschutz

⊖ Um den Fußgängerschutz ist es beim i3 schlecht bestellt, wie die beim ADAC Crashtest lediglich lediglich erreichten 57 Prozent verdeutlichen (Stand 11/2013). Die

vordere Haube und die A-Säulen sind kaum im Sinne eines weichen Aufpralls entschärft worden.

1,0 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Der i3 stößt (zumindest in der getesteten Version ohne Range Extender) lokal keinerlei CO₂-Emissionen aus, gerade in belasteten Innenstädten ist dies ein großes Plus. Der beim EcoTest ermittelte Verbrauch von

17,4 kWh/100 km entspricht beim deutschen Strommix einem CO₂-Ausstoß von 101 g/km, was 50 Punkten in diesen Kapitel des EcoTests entspricht.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der i3 stößt keine antriebsbedingten Schadstoffe aus, deshalb erhält der i3 auch hier 50 Punkte, was in diesem

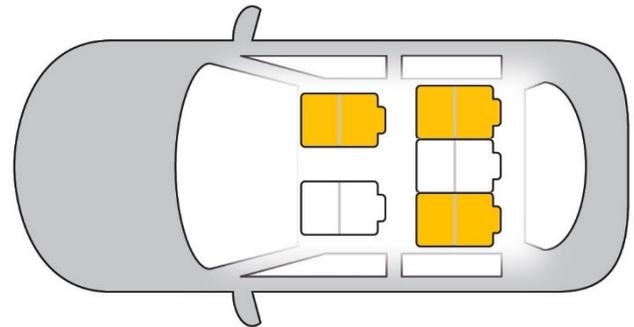
Kapitel die maximale Ausbeute darstellt, und damit insgesamt fünf Sterne im EcoTest.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



1,9 AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

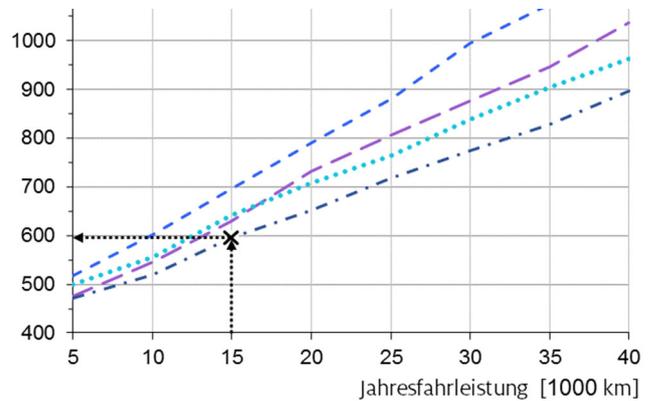
Der i3 mit der 94 Ah großen Batterie kostet mindestens 36.150 Euro, was im Vergleich zur weiterhin erhältlichen Version mit 60 Ah einem Aufpreis von 1.200 Euro entspricht. Für einen Kleinwagen ist das sehr happig, der Aufpreis für die größere Batterie ist jedoch im Rahmen. Für beide Varianten ist der Range Extender gegen 4.500 Euro Aufpreis erhältlich. Auch gibt es noch einige sinnige Extras, wie etwa das Fahrassistenz-Paket, den Regen- und Lichtsensor oder die Schnellladefähigkeit. Einige Extras sind aber nur in Paketen verfügbar, was die Aufpreise rapide wachsen lässt.

Der Wertverlust für dieses Fahrzeug ist schwer vorherzusagen, da es sich immer noch um ein Nischenprodukt handelt.

⊕ Der Unterhalt des i3 ist dagegen sehr günstig: Die eigentlich anfallende Steuer von 51 Euro im Jahr wird für fünf Jahre erlassen. Weiterhin ist der Antrieb des Elektroautos wartungsfrei, die Werkstattkosten sind

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 596 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



deshalb gering. Auch der Bremsenverschleiß ist durch die starke motorbedingte Verzögerung sehr gering.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i3 (60 Ah)	i3 (94 Ah)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1	250/1
0-100 km/h[s]	7,2	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	12,9 kWh E	12,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/21	18/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	51	51
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	596	596
Preis [Euro]	34.950	36.150

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Hybrid-Synchron-Elektromotor über der Hinterachse	
Hubraum	-
Leistung	125 kW/170 PS (bei 4.800 1/min)
Maximales Drehmoment	250 Nm (bei 0 1/min)
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	eine feste Übersetzung
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Durchschnittsverbrauch	12,6 kWh/100 km
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
cw-Wert/Stirfläche	0,29 / 2,38 m ²
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	155/70 R19
Länge/Breite/Höhe	3.999/1.775/1.578 mm
Leergewicht/Zuladung	1.320/350 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260/1.100 l
Stützlast/Dachlast	-
Batteriegröße brutto/netto	33,2/27,2 kWh
Garantie Allgemein/Batterie	-/8 Jahre oder 100.00 km
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Reifengröße Testwagen	155/70 R19 84Q
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Ecopia EP 500
Wendekreis links/rechts	9,9/10,0 m
EcoTest-Verbrauch	17,4 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß EcoTest WTW*	101 g/km
Reichweite	185 km
Innengeräusch 130km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.305/365 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	205/435/905 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	65 Euro	Werkstattkosten	68 Euro
Fixkosten	89 Euro	Wertverlust	374 Euro
Monatliche Gesamtkosten	596 Euro		
Steuer pro Jahr (ab dem 6. Jahr)	51 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/21		
Basispreis BMW i3 (94 Ah)	36.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.07.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.300 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.101 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/890 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen- /Lichtsensor (im Paket)	1.990 Euro°
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	1.990 Euro°/-/990 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	990 Euro°/Serie
Parklenkassistent (im Paket)	990 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera (im Paket)	990 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	990 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	420 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	990 Euro°/-
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion (im Paket)	990 Euro°
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 990 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch (im Paket)	Serie/1.990 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	1.990 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/980 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	1,2
Alltagstauglichkeit	4,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	3,9	Fahrstabilität	3,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,8
Innenraum	2,3	Sicherheit	2,9
Bedienung	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,3
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	3,4	Fußgängerschutz	4,2
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	1,0
Komfort	3,2	Verbrauch/CO ₂	1,0
Federung	3,3	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,9		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	3,4		

Stand: Oktober 2016
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.