

## Vorstellung BMW i3: Von Heuduft und Serpentinaen

Von Peter Schwerdtmann

**Der Duft von frischem Heu liegt über ganz Österreich als wir zum ersten Mal mit dem neuen BMW i3 auf Tour gehen. Wir erlebten die Citystromer bei der e-Silvretta (7. und 8 Juli 2016) im österreichischen Montafon, an der zwei Exemplare mit der größeren 33 kWh-Batterie sozusagen inkognito teilnahmen. Zur gleichen Zeit begann dort auch die 19. Silvretta Classic, auf deren Streckenverlauf der schwere Abgasgeruch alter Autos den Heuduft übertönte. Erstaunlich, wie schnell dann Selbstzufriedenheit den Menschen im Elektroauto durchströmt. Er fährt schnell und leise und freut am Duft der Natur, wenn auch nicht ganz ohne Neid auf die beiden im BMW 328 Roadster aus Jahr 1938.**

Menschen im Elektroauto neigen zur Schleichfahrt – der Reichweite wegen. Wir haben unseren BMW i3 nicht geschont. Wollten wir auch gar nicht, weil uns ständig auf der Geraden ein Tesla Model 3 zeigen musste, dass er noch mehr Leistung aufbieten konnte als unser Kompakter mit seinem 170 PS-Elektromotor. Dafür konnten wir uns in den Spitzkehren der Serpentinaen revanchieren, so dass am Ende auf der Passhöhe ein Patt herauskam. Wir haben den Tesla-Fahrer nicht fragen können, wieviel Restreichweite am Ende der Rallye-Strecke noch in seinen 8000 PC-Batterien steckte. Wir hatten nach unseren 150 Kilometern über die beiden Etappen des zweiten e-Silvretta-Tages noch 110 Kilometer auf der Uhr, obwohl wir gegen Ende sogar die Klimaanlage laufen ließen.

Nun darf die Batterie bei Bergabfahrt oder Bremsen mit frischer elektrischer Energie aus dem Motor rechnen, der dann zum Generator wird. Doch auch bei der Batterie ist es wie beim Radfahren in den Bergen. Das Gefälle ist immer viel kürzer als die Steigung oder: Es kommt beim Rekuperieren nie wieder das in die Batterie, was beim Beschleunigen abgesaugt wurde. Doch nach unserem Erlebnis vor dem Tesla und der Erfahrung vom Vortag würden wir unterschreiben, dass der BMW i3 mit seiner neuen Batterie in der Praxis auf jeden Fall die von BMW als realistische Alltagsreichweite angegebenen 200 km erreicht, auch mit Heizung und Klimatisierung. Wir trauen der neuen Kombination mit der

33 kWh-Batterie sogar die 300 km zu, die der NEFZ-Test auf dem Rollenprüfstand ergeben hat. Der e-BMW überzeugt – wie alle Elektroautos – mit einem sehr rasanten Antritt, weil das maximale Drehmoment sofort beim Tritt auf das Fahrpedal anliegt. Den Spurt von 0 auf 100 km schafft er in 7,5 Sekunden.

Mit dem BMW i3 (94 Ah) rollen nun insgesamt vier Versionen des kompakten Viersitzers in Leipzig vom Band. Der seit zwei Jahren angebotene i3 (60 Ah) bleibt im Programm. Für beide Versionen wird auch weiterhin der Range Extender angeboten, ein Zweizylinder-Benziner, der während der Fahrt elektrische Energie für die Batterie erzeugt und so für 150 km zusätzlich Reichweite sorgt. Außerdem können ältere i3 mit der ersten Batteriegeneration im Rahmen eines Retrofit-Programms auf den neuen Akkutyp umgerüstet werden.

Die Preise der BMW i3 Modelle in Deutschland sind: BMW i3 (60Ah): 34 950 Euro, mit Range Extender (REX) 39 450 Euro. Der BMW i3 kostet 36 150 Euro (BEV) mit REX 40 650 Euro. (ampnet/Sm)

## 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.

---