

Gebrauchtwageninfo



BMW i3 (ab 2013)

Stadtflitzer

Der BMW i3 kam im Sommer 2014 auf den Markt und war eines der ersten voll alltagstauglichen Elektroautos. Mit meist ausreichenden etwa 130 km ist die Reichweite der ersten Modelle für fast alle Fahrten des täglichen Lebens hoch genug. Seit 2016 gibt es einen größeren Akku mit 94 Ah und seit 2018 einen mit 120 Ah. Gerade mit der größeren Variante sind Reichweiten weit über 200 km möglich. Der Aufbau des Fahrzeugs besteht aus einem Aluminiumrahmen und einer darauf befestigten Fahrgastzelle und Karosserie aus Kunststoff. Die Konstruktion und die leichten Materialien im Innenraum tragen zum geringen Leergewicht des Fahrzeugs bei. Vorn bietet der i3 ordentlich viel Platz, hinten könnte die Beinfreiheit etwas großzügiger ausfallen. Auch der Zustieg nach hinten könnte etwas bequemer sein. Die Fahrleistungen des i3 überzeugen und die Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h ist vollkommen ausreichend. In Verbindung mit dem agilen Fahrwerk kommt so durchaus Fahrspaß auf. Zudem sitzt man auf zwar dünn gepolsterten, jedoch erstaunlich bequemen Sitzen und kann das angenehme Raumgefühl genießen, das nicht zuletzt durch den fehlenden Mittelunnel erreicht wird. Der ADAC eigene Dauertestwagen konnte bei 100.000 gefahrenen Kilometern qualitativ überzeugen. Wegen der geringen Stückzahlen taucht der i3 weder in der ADAC-Pannenstatistik, noch im TÜV-Report auf.

Empfehlung: Für alle Fahrer, die hauptsächlich in der Stadt unterwegs sind, sind Fahrzeuge ohne Range-Extender (REX) ausreichend. Für alle, die auch mal eine weitere Strecke zurücklegen, ist der REX, den es bis 2018 gab, eine echte Empfehlung. Denn damit kann theoretisch wie bei einem seriellen Hybrid eine unbegrenzt lange Strecke gefahren werden (zwischenzeitliches Tanken vorausgesetzt). Grundsätzlich sind die Fahrzeuge mit den größeren Batterien immer eine Empfehlung. Die kräftigere Version i3S mit 184 PS sorgt für noch mehr Fahrspaß.

- ⊕ gute Verarbeitung, agiles Fahrverhalten, zuverlässige Technik, sehr kräftiger Antrieb, leiser Innenraum, gutes Platzangebot vorn, niedrige Betriebskosten, einfache Bedienung
- ⊖ schwache Klimaanlage, unpraktisches Türsystem, geringe Zuladung, kleiner Kofferraum, enger Fond, geringe Reichweite mit 60 Ah-Batterie

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik 2021 ist der BMW i3 aufgrund seiner niedrigen Zulassungszahlen nicht enthalten. Im TÜV-Report taucht das Elektroauto ebenfalls nicht auf.
Rückrufe	9/2015: Betroffene Varianten: mit Connected Drive Ausstattung (mit festverbauter SIM-Karte). BMW Connected Drive erlaubt den damit ausgestatteten Fahrzeugen via Mobilfunk (und mittels festverbauter SIM-Karte) Informationen mit dem Autohersteller auszutauschen. Der ADAC hat bei BMW-Fahrzeugen mit der Ausstattung Connected Drive Sicherheitslücken festgestellt. Dadurch können die Autos nach einmaliger Vorbereitung per Mobilfunk minutenschnell von außen geöffnet werden, ohne dass dies Spuren hinterlässt. Die Sicherheitslücken werden durch Einschalten einer Verschlüsselung der Kommunikation mit dem Fahrzeug geschlossen. Die Abhilfemaßnahme erfolgt online, so dass weder ein Werkstatt-Besuch noch ein Zutun des Fahrzeugbesitzers erforderlich sind. Die Aktion soll bis Ende September 2015 abgeschlossen sein. Betroffene Fzg. in Deutschland: 423.000. Kennzeichnung der Aktion: Nicht erkennbar.

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

11/2013	Markteinführung des Elektroauto BMW i3. Das Modell ist Teil der 2010 neu gegründeten Submarke BMW i und das erste Serienfahrzeug mit einer Fahrgastzelle aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK). Als Antrieb dient ein Elektromotor mit 125 kW (Batteriekapazität 60 Ah). Optional ist zur Erhöhung der Reichweite ein mit Benzin (Tankgröße max. 9 Liter) betriebener Range Extender (REX, Plug-in-Hybrid) mit 25 kW verfügbar. Während dessen Nutzung arbeitet der Antrieb nach dem Prinzip des seriellen Hybridantriebes. LED-Scheinwerfer, Abstandsregelung und City-Notbremsassistent inkl. Fußgängererkennung optional erhältlich
07/2016	Optional mit größerer Batteriekapazität (94 Ah) erhältlich
11/2017	leichte Modellpflege, ausschließlich mit einer Batteriekapazität von 94 Ah verfügbar. LED-Scheinwerfer serienmäßig. Einführung einer sportlicheren Modellvariante i3s mit erhöhter Leistung (135 kW/184 PS)
11/2018	Modelle i3 und i3s mit größerer Batteriekapazität (120 Ah); Range-Extender nicht mehr im Angebot

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	i3	i3s
Länge/Breite/Höhe [mm]	3999/1775/1578	3999/1775/1578
Breite mit Spiegeln [mm]	2039	2039
Kofferraumvolumen [l]	260	260

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	i3 60 Ah	i3 REX 60 Ah	i3 94 Ah	i3 REX 94 Ah	i3s 120 Ah
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Bauzeitraum	2013-2017	2013-2017	2016-2017	2016-2017	2018-2020
Zylinder/Hubraum [-/ccm]		2/647		2/647	
Leistung [kW/PS]	125/170	125/170	125/170	125/170	135/184
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/-	250/4500	250/-	250/4500	270/-
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	7,2	7,9	7,3	8,1	6,9
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	150	150	150	150	160
Verbrauch Hersteller pro 100 km	12,9 kWh (NEFZ)	0,6 kWh E (NEFZ)	12,6 kWh (NEFZ)	0,6 kWh E (NEFZ)	16,3 kWh (WLTP)
CO ₂ [g/km]	0	13	0	12	0
CO ₂ -Effizienzklasse	A+	A+	A+	A+	A+
Batteriegröße [kWh]	18,8	18,8	27,2	27,2	37,9
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/16	18/17/18	15/16/16	18/17/18	18/17/18
Steuer pro Jahr* [Euro]	50	14	50	14	50
Schadstoffklasse	E-Fzg.	Euro 6b (NEFZ)	E-Fzg.	Euro 6b (NEFZ)	E-Fzg.

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	i3 60 Ah	i3 REX 60 Ah	i3 94 Ah	i3 REX 94 Ah	i3s 120 Ah
Wartung 1	220	370	220	370	-
bei km/Monate	-/24	-/24	-/24	-/24	-/-
Bremsscheiben und -beläge vorne	510	510	510	510	-
Bremsscheiben und -beläge hinten	450	450	450	450	-
Auspuffanlage (nach Kat)	-	620	-	620	-

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	i3 60 Ah	i3 REX 60 Ah	i3 94 Ah	i3 REX 94 Ah	i3s 120 Ah
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	92	106	92	106	-
Betriebskosten (Kraftstoff)	79	92	78	83	-
Werkstatt-/Reifenkosten	68	73	68	73	-
Gesamtkosten pro Monat	239	271	238	261	-
Gesamtkosten pro km [Cent]	19,1	21,7	19,0	20,9	-

Garantien

Der i3 hat keine allgemeine Garantie. BMW bietet aber eine dreijährige Lackgarantie. Auf den Akku gibt es eine Garantie acht Jahre lang oder bis 100.000 km.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2013 ★★★★★

Der BMW i3, das erste Elektrofahrzeug aus Carbon, bietet zwar einen guten Insassenschutz, es zeigen sich aber Schwächen beim Pfahlaufprall, beim Fußgängerschutz und bei der aktiven Sicherheit. Ein typisches Stadtauto sollte auch einen guten Fußgängerschutz aufweisen. Es werden nur 4 Sterne bei der Gesamtbewertung erreicht. Der i3 besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Gurtwarner gibt es nur auf den Vordersitzen. Einen Geschwindigkeitsbegrenzer zum besseren Einhalten von Tempolimits gibt es nicht. Serie sind aber ESP und ein automatisches Notrufsystem. Nur einige Fahrerassistenzsysteme (z.B. Kollisionswarner mit Anbremsfunktion) gibt es gegen Aufpreis.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.