



BMW i3s (94 Ah)

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (135 kW / 184 PS)

Neben ein paar optischen Modifizierungen gehören die jetzt serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer, eine neu abgestimmte Fahrstabilitätsregelung sowie eine leistungsstärkere Modellvariante zu den größten Neuerungen, die der i3 im Zuge seiner Modellpflege erhielt. Während der i3 weiterhin 170 PS besitzt, wartet der i3s mit 184 PS auf und das maximale Drehmoment stieg von 250 auf 270 Nm und die maximale Fahrgeschwindigkeit wurde um 10 km/h auf Tempo 160 angehoben. Um den sportlichen Charakter des i3s zu betonen, wurde dieser um 10 mm tiefergelegt, erhielt eine 40 mm breitere Spur und es wurden 20 anstatt 19 Zoll Räder aufgezogen, die ebenfalls etwas breiter sind. Für das „s“ verlangt BMW aber einen satten Aufpreis von 3.600 Euro. Zwar ist der i3s tatsächlich bei den Fahrleistungsmessungen ein Stückchen schneller als der normale i3, doch wenn man ehrlich ist, dann braucht es das Plus an Leistung nicht - beide zeigen sich spritzig und sprintstark. Die Kehrseite der höheren Leistung ist ein höherer Verbrauch im Ecotest. Während der i3 mit 17,4 kWh auskommt, benötigt der i3s im Ecotest 18,4 kWh pro 100 km. Die aus der Messung resultierende Reichweite liegt damit bei rund 200 Kilometern. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, kann gegen Aufpreis einen Range Extender (kleiner Benzinmotor) zur Stromerzeugung für den Elektromotor ordern. Damit ist man im Notfall unabhängig von einer Ladesäule. Die 80-prozentige Ladung dauert an der Haushaltssteckdose mit 2,4 kW rund elf Stunden. Optional ist ein Schnellladeanschluss erhältlich, je nach Stromanschluss liegt die Ladezeit dann zwischen 7,5 Stunden (Wechselstrom: 3,7 kW) und 40 Minuten (Gleichstrom: 50 kW). Für Zuhause bietet BMW über das Zubehör Ladestationen an.

Um Eigentümer des bayerischen Stromautos zu werden, müssen für den i3s zunächst 41.150 Euro locker gemacht werden. Zusätzlich bietet die Aufpreisliste noch einige reiz- und sinnvolle Extras, die den Preis weiter steigen lassen. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai IONIQ Elektro, Nissan Leaf, Opel Ampera-E, VW e-Golf.

⊕ komfortabler und leiser Antrieb, günstiger Unterhalt, kleiner Wendekreis

⊖ geringe Reichweite, kleiner Kofferraum, teure Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

Familie 3,6

City 3,2

60+ Senioren 2,4

Langstrecke 3,1

Transport 3,9

Fahrspaß 2,6

Preis/Leistung 2,2

EcoTest ★★★★★

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff sowie die Kunststoffhauben und -türen wurden solide gefertigt, die Spaltmaße sind aber teils sehr groß und ungleichmäßig. Der Unterboden ist vorbildlich verkleidet. 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

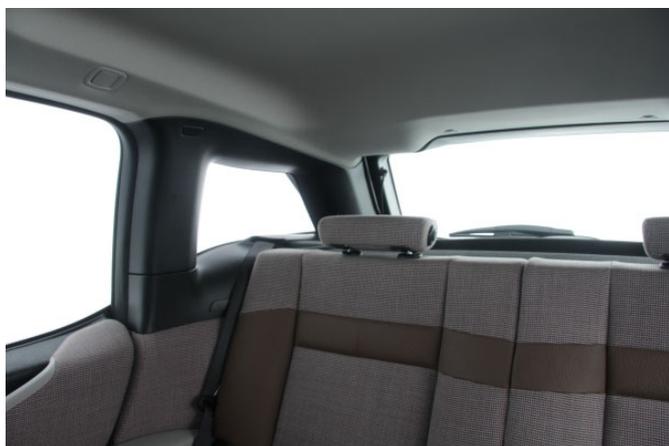
3,9 Alltagstauglichkeit

Dass der wendige und kleine Viersitzer eine schlechte Alltagstauglichkeit attestiert bekommt, liegt hauptsächlich an der Ecotest-Reichweite von lediglich 205 km und daran, dass weder Dach- noch Anhängelasten erlaubt sind. Ab Werk lässt sich die Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie mit einer Kapazität von 33,2 kWh (27,2 kWh netto) an der haushaltsüblichen Steckdose mit 2,4 kW zu 80 Prozent in rund elf Stunden laden. Optional ist ein fahrzeugseitiger Schnellladeanschluss erhältlich. Je nach Stromversorgung dauert die 80 prozentige Ladung mit Wechselstrom zwischen 7,5 (3,7 kW / 16 A) und knapp drei Stunden (11 kW /

2,8 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 der serienmäßigen Einparkhilfe hinten Sensoren vorn, eine Rückfahrkamera sowie einen Parkassistenten.

Mit der Modellpflege bekam der i3 serienmäßig LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten spendiert. Die



Breite Dachsäulen und eine schmale, hoch angesetzte Heckscheibe beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

Blinkerhebel. Ansonsten aber gefällt der Materialmix des optionalen Interieurdesigns Lodge. So bestehen beispielsweise die Sitzoberflächen aus naturbelassenem Leder und der Textilstoff basiert auf Schafswolle. Des Weiteren bestehen die Innenraumverkleidungen zum Teil aus recycelten Kunststoffen sowie nachwachsenden Rohstoffen und Naturfasern.

16 A, 3-phasig). Mit Gleichstrom und 50 kW ist die Batterie bereits nach rund 40 Minuten zu 80 Prozent geladen. Über das BMW Zubehör sind Wall-Boxen für den heimischen Einsatz erhältlich.

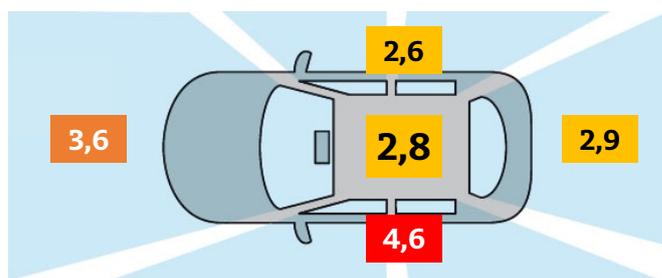
⊕ Die direkt ansprechende Lenkung und ein Wendekreis von 10,5 m erleichtern das Rangieren im engen Stadtgebiet.

⊖ Weder ein Reserve- oder Notrad noch ein Pannenset sind serienmäßig an Bord. Letzteres ist immerhin optional erhältlich.

Scheinwerfer des Testwagens erzeugen ein angenehm homogenes Abblend- sowie Fernlicht.

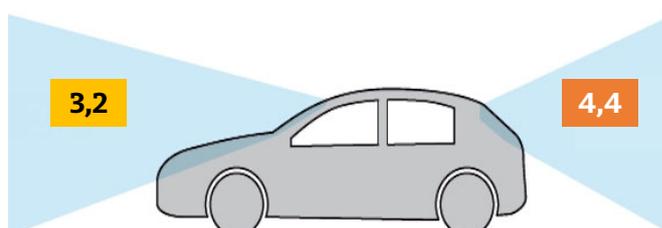
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Auf eine Scheinwerferreinigungsanlage muss der i3 allerdings verzichten.

⊖ 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.

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 sich so immer der vorn Sitzende abschnallen und seine Tür öffnen, wenn man hinten jemanden ein- oder aussteigen lassen will.

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. Legt man die Rücksitzlehnen um, passen bis zur Scheibenunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 435 l und bis zum Dach 905 l hinein.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich händisch einfach entriegeln und öffnen - eine elektrische Betätigung ist nicht erhältlich - schwingt aber nicht besonders weit auf. Bereits Personen ab knapp 1,85 m Körpergröße sollten darauf achten, sich nicht den Kopf am abstehenden Schloßbügel zu stoßen. Das Format des kleinen Kofferraums ist zweckmäßig, der Kofferraumboden auf einer Höhe mit der Ladekante. Auch bei umgelegter Rücksitzbank ist der komplette Boden eben. Zum Einladen muss das Gepäck aber über die 78 cm

Im gleichen Comfort Paket - das deftige 1.990 Euro kostet - ist ein Licht- und Regensensor integriert - eine unverschämte Aufpreispolitik.

Niedrige Hindernisse hinter dem Auto werden aufgrund des hohen Hecks schlecht erkannt, aber auch nach vorn sind sie durch die vergleichsweise hoch aufbauende Front nicht gut zu erspähen. Gerade im Stadtverkehr ist dies ärgerlich, wie auch der Verzicht auf ein Abbiegelicht, das nicht mal gegen Aufpreis erhältlich ist.

⊕ Beim Auf-/Absperren beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug. Der fehlende Mitteltunnel erweist sich im Fond als praktisch, da man so besser durchrutschen kann, wenn der Zu-/Ausstieg nur von einer Seite möglich ist.

⊖ Im Fond fehlen Haltegriffe am Dachhimmel. Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, lässt sich aber nicht deaktivieren und besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Gerade einmal 205 l stehen für das Gepäck zur Verfügung.

über der Fahrbahn liegende Ladekante gehoben werden. Im Dunkeln hilft die einzelne Lampe im Kofferraum unter Umständen nicht viel.

2,6 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.

⊖ Ein Sicherheitsnetz, das den Koffer- vom Passagierraum trennt, ist für den i3s nicht erhältlich.

2,4 INNENRAUM

2,0 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 einem weiten Bereich einstellen. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch verstellbar.

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



Verarbeitung und Funktionalität befinden sich an sich auf hohem Niveau. Nachlässig entgratete Kunststoffteile trüben allerdings den sonst guten Eindruck. Das ist man von BMW bisher nicht gewohnt.

2,5 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 Navigations-

systeme, das größere davon basierend auf einer Festplatte, die nebenbei noch Speicher für Audiodateien bereithält. Auch ein Lautsprechersystem von Harman Kardon kann geordert werden, als zusätzliche Musikquelle ist digitaler Radioempfang (DAB+) verfügbar. Real Time Traffic Information (RTTI) ist eine weitere kostenpflichtige Option, diese versorgt das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsdaten und ermöglicht so eine genauere Routenplanung. Android Auto ist nicht erhältlich, aber Apple CarPlay. Interessant: Diese Funktion kostet 300 Euro und gilt für drei Jahre ab Fahrzeugzulassung. Danach muss es für 110 Euro pro Jahr verlängert werden. Kein Hersteller hat derzeit ein derart teures Carplay-Modell im Angebot.

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

Raumgefühl. Darüber hinaus finden selbst knapp 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

Der i3s ist im Vergleich zum Basis i3 um 10 mm tiefergelegt und mit einem straffer abgestimmten Sportfahrwerk ausgestattet.

Auch wenn die Räder kaum Eigendämpfung bieten, der i3 einen kurzen Radstand besitzt und aufgrund der Tieferlegung Einzelhindernisse oder auch Querfugen deutlich

spürbar durchschlagen, federt der i3s insgesamt noch zufriedenstellend komfortabel. Bei niedrigen Geschwindigkeiten und auf der Landstraße kommt der BMW bei mäßigem Bodenbelag am ehesten an seine Grenzen, hier werden Unebenheiten trocken durchgereicht. Insgesamt wirkt der Wagen aber solide, da Fahrwerkspoltern äußerst selten auftritt.

3,1 Sitze

Die Vordersitze lassen sich manuell in der Höhe einstellen, eine Neigungseinstellung ist aber ebenso wenig erhältlich wie eine elektrische Verstellung. Zudem sind die integrierten Kopfstützen nicht anpassbar.

Vor allem an der schmalen Rückenlehne erkennt man, dass auch bei den Sitzen des i3s 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 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 - immerhin lässt sich die Lehnenneigung etwas an die Bedürfnisse der Insassen anpassen.

3,0 Innengeräusch

Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt recht hohe 69,3 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 Scheibenbeschlag- wie auch einen Luftgütesensor. Serienmäßig kann das Auto per Smartphone-App oder direkt im iDrive Bordmenü vor der nächsten Fahrt vorklimatisiert werden. Gegen Aufpreis gibt es

Sitzheizung vorn sowie abgedunkelte Scheiben hinten. Darüber hinaus kann optional eine Wärmepumpe geordert werden, die effizienter als eine herkömmliche Heizung arbeitet - das wirkt sich positiv auf die Reichweite aus.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben kann man nicht öffnen.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet im i3s 184 PS und damit 14 PS mehr als der normale i3. Das maximale Drehmoment liegt ebenfalls höher und beträgt statt 250 im i3s 270 Nm. Grundsätzlich steht es beim i3 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 3,5 s - im Vergleich dazu braucht der normale i3 nur 0,2 s länger. Von 0 auf Tempo 100 braucht der BMW laut Hersteller 6,9 s, bei Tempo 160 km/h wird abgeriegelt. Was die reinen Fahrleistungen angeht, kann man auch getrost auf die höhere Leistung des i3s verzichten, da auch der normale i3 aus dem Stand heraus ein sehr gutes Sprintvermögen zeigt.

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 i3s hat zwar ein Getriebe, um die Motordrehzahl zu übersetzen, dank des enorm drehmomentstarken Motors und den 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 160 km/h, eine höchst komfortable Eigenschaft.

Die Fahrstufe wird am klobigen Wählhebel hinter dem Lenkrad an der Lenksäule eingelegt. Neben dem drehbaren Teil zur Gangwahl, sind dort auch der Start-Stopp-Knopf und der Schalter für die Parkstellung integriert. Möchte man Vorwärtsfahren, dreht man den Hebel nach vorn, zum Rückwärtsfahren wird der Hebel zum Fahrer hin gedreht.

Geht man beim Fahren vom Gas, fängt der i3s automatisch (geschwindigkeitsabhängig) an zu rekuperieren (Energie-rückgewinnung). Die Rekuperation fällt bei niedrigeren Geschwindigkeiten recht stark aus (die Bremslichter gehen an), sodass 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.

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.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

3,3 Fahrstabilität

Neben dem Sportfahrwerk besitzt der i3s eine um 40 mm größere Spurweite und größere sowie breitere Räder, wodurch die möglichen Kurvengeschwindigkeiten etwas höher liegen als beim normalen i3.

Im ADAC Ausweichtest fordert der i3s den Fahrer, wenn dieser mit hoher Lenkgeschwindigkeit einer Schrecksituation entsprechend einlenkt, da der BMW dann deutlich mit dem Heck drängt. ESP greift zwar unverzüglich zur Stabilisierung ein, durch den Eingriff schiebt der i3s beim Gegenlenken aber über alle vier Räder. Das ist einerseits sicher, da Geschwindigkeit abgebaut und Schleudern vermieden wird, andererseits lässt sich der Wagen aber nicht mehr gezielt lenken.

Leitet man den Ausweichvorgang mit gekonnten Lenkeingriffen ein, zeigt sich der BMW agil und lässt sich auch mit hoher Geschwindigkeit durch den Parcours zirkeln.

⊕ Die Antischlupfregelung wurde spürbar überarbeitet. Selbst beim flotten Anfahren mit Lenkeinschlag neigen die Antriebsräder kaum zum Durchdrehen bzw. das Heck zum Ausbrechen. Dank der guten Regelung ist selbst auf nasser Fahrbahn eine gute Traktion und Spurstabilität gewährleistet.

⊖ Auf der Autobahn fühlt sich der i3s 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, da das Fahrzeug recht nervös ist.

2,4 Lenkung

Die Lenkung des i3s 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 Zielgenauig-

keit der eigentlich mit einem guten Lenkgefühl aufwartenden Lenkung. Über den Fahrerlebnisschalter lässt sich die Lenkkraftunterstützung anpassen. Im Sport-Modus wird die Unterstützung reduziert, wodurch sich die Lenkung noch ein Stück direkter anfühlt.

2,8 Bremse

Der Bremsweg des i3s aus Tempo 100 fällt auch trotz der schmalen Reifen mit 36,1 m akzeptabel aus. Das ABS ist gut abgestimmt, zusätzlich hilft der niedrige Schwerpunkt des Autos. Die Bremse ist gut dosierbar. Durch die starke Reku- peration und damit Verzögerung des i3s beim Lupfen 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 gänzlich überzeugen. Serienmäßig bietet er nur ESP und ein 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 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 ein Spurhalte- noch ein Spurwechselassistent ist verfügbar.

2,2 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 11/2013). 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. Ein Notrufsystem ist serienmäßig an Bord, das im Bedarfsfall automatisch (manuell auch möglich) eine Verbindung über das BMW Call Center zu einem Rettungsdienst herstellt. Dann werden neben der aktuellen Fahrzeugposition auch Daten zur Unfallschwere übermittelt. Verbandkasten und Warndreieck sind gut zugänglich im Staufach unter der "Motorhaube" untergebracht.

2,6 Kindersicherheit

Kindersitze kann man per Gurt auf dem Beifahrersitz problemlos befestigen. Hinten ist es aufgrund der Gurtgeometrie etwas schwieriger, einen Kindersitz sicher festzugurten.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	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
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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 im ADAC Crashtest (Stand 11/2013).

4,4 Fußgängerschutz

⊕ Optional ist sowohl ein Notbremssystem samt Fußgängererkennung als auch ein akustischer Fußgängerschutz erhältlich. Letzterer erzeugt bis Tempo 30 ein turbinenartiges Geräusch, das Fußgänger auf das Fahrzeug hinweisen soll.

⊖ Um den Fußgängerschutz ist es beim i3 schlecht bestellt, wie die im ADAC Crashtest lediglich erreichten 57

1,1 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO₂

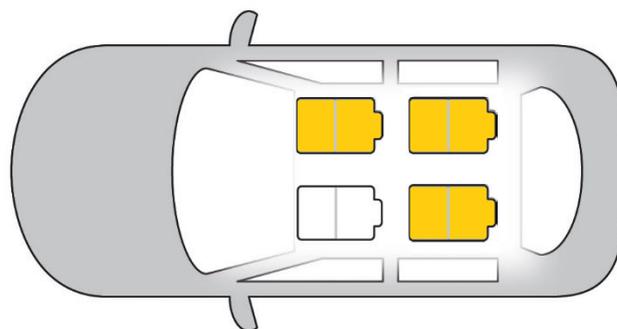
⊕ Im Ecotest haben wir einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 18,4 kWh pro 100 km ermittelt - daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 106 g pro km (zugrunde gelegt wird hier der deutsche Strommix von 579 g/kWh). Dieser Verbrauch beinhaltet auch die

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei Elektroautos zählt die lokale Emissionsfreiheit, daher erhält der i3s die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffausstoß. Zusammen mit den 48 Punkten für die

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)

Prozent verdeutlichen (Stand 11/2013). Die vordere Haube und die A-Säulen sind kaum im Sinne eines weichen Aufpralls entschärft worden.

Ladeverluste; um die netto 27,2 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 38,4 kWh benötigt. Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 48 Punkte.

CO₂-Bilanz ergeben sich insgesamt 98 Punkte und volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

2,2

AUTOKOSTEN

2,2

Monatliche Gesamtkosten

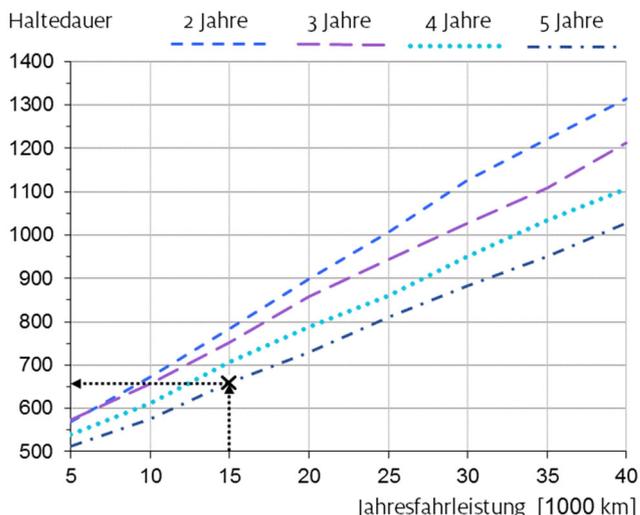
Der i3s kostet mindestens 41.150 Euro, was im Vergleich zum Standard-i3 einem Aufpreis von 3.600 Euro entspricht. Für einen Kleinwagen ist das sehr happig, daher sollte man abwägen ob einem im Alltag der hohe Aufpreis die geringe Mehrleistung wert ist.

Für beide Varianten ist der Range Extender gegen 4.600 Euro Aufpreis erhältlich. Auch gibt es noch einige sinnvolle Extras, wie etwa Driving Assistant Plus, das Comfort-Paket oder die Schnellladefähigkeit. Einige Extras sind aber nur in Paketen verfügbar, was die Aufpreise rapide wachsen lässt - für den Testwagen verlangt BMW bereits über 51.000 Euro. Der Wertverlust für dieses Fahrzeug ist schwer vorherzusagen.

⊕ Der Unterhalt des i3 ist dagegen sehr günstig: Die eigentlich anfallende Steuer von 51 Euro im Jahr wird für die ersten zehn Jahre erlassen, wenn das E-Auto bis 2020 erstmals zugelassen wird. Weiterhin ist der Antrieb des Elektroautos wartungsfrei, die Werkstattkosten sind deshalb gering. Auch der Bremsenverschleiß ist durch die starke motorbedingte Verzögerung sehr gering.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 659 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



⊖ Eine Fahrzeuggarantie gibt BMW nicht, die Münchner belassen es bei einer dreijährigen Gewährleistung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i3 (94 Ah)	i3 (94 Ah) (inkl. Range Extender)	i3s (94 Ah)	i3s (94 Ah) (inkl. Range Extender)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/647	-/-	-/647
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	125 (170)	135 (184)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1	250/1	270/1	270/1
0-100 km/h [s]	7,3	8,1	6,9	7,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	150	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	13,1 kWh E	11,5 kWh E	14,3 kWh E	12,5 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	0	13	0	14
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17	16/17/17	16/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	51	14	51	14
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	593	655	654	717
Preis [Euro]	37.550	42.150	41.150	45.750

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-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

- FG = Flüssiggas
- G = Erdgas
- E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Hybrid-Synchron-Elektromotor, Lithium-Ionen-Hochvolt Speicher	
Hubraum	-
Leistung	135 kW/184 PS bei 4.800 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Verbrauch pro 100 km	14,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,38 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	175/55 R20 / 195/50 R20
Länge/Breite/Höhe	4.006/1.791/1.590 mm
Leergewicht/Zuladung	1.340/360 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260/1.100 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	27,2 kWh
Garantie Allgemein/Rost	keine/n.b.
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße Testwagen	175/55 R20 89T
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Ecopia EP 500
Wendekreis links/rechts	10,4/10,4 m
EcoTest-Verbrauch	18,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 106 g/km)
Reichweite	205 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.320/380 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	205/435/905 l

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

Betriebskosten	74 Euro	Werkstattkosten	77 Euro
Fixkosten	81 Euro	Wertverlust	427 Euro
Monatliche Gesamtkosten	659 Euro		
Steuer pro Jahr	51 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/17		
Basispreis i3s (94 Ah)	41.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.11.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	51.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.774 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor (im Paket)	1.990 Euro
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	490 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	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: Mai 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand