



## BMW i3 (120 Ah)

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (125 kW / 170 PS)

Der i3 ist dank seiner kompakten Abmessungen handlich und somit praktisch für die Stadt - angesichts des E-Antriebs auch der effektivste Einsatzort. Er bietet einen bequemen Ein- und Ausstieg vorn und hat für die Rückbank ein besonderes Türkonzept mit gegenläufig öffnenden Türen. Das macht in jedem Fall Eindruck, hat im Alltag aber seine Praktikabilitätschwächen - beispielsweise muss immer zuerst die vordere Tür geöffnet werden, um die hintere aufmachen zu können; außerdem kann man die hinteren Fenster nicht öffnen.

Als Elektroauto muss auch der i3 schwere Batterietechnik herumfahren. Trotzdem ist er erstaunlich leicht, bringt nur knapp über 1,3 Tonnen auf die Waage. Das ist ein Verdienst der aufwendigen Karosserie mit Carbonstruktur und der Kunststoff-Karosserieteile. Da geringeres Gewicht auch bei einem Elektroauto Effizienzvorteile bringt, ist der i3 tatsächlich recht sparsam - allerdings ergeben sich beim Laden an der Wallbox recht hohe Verluste (über 20 Prozent), was wiederum die Verbrauchsbilanz auf 17,9 kWh/100 km im Ecotest verschlechtert.

Sein Fahrwerk ist nicht besonders komfortabel, auch wenn BMW es über die Jahre seit Markteinführung optimiert hat. Mit den schmalen Energiesparreifen ist es mit BMW-typischer Fahrdynamik nicht weit her. Der kräftige Antrieb macht aber im besten Sinne Werbung für die e-Mobilität, er schiebt vom Stand weg kräftig an und beschleunigt absolut gleichmäßig. Dabei arbeitet der Motor leise und vibrationsfrei - im sonstigen Alltagsstress eine Wohltat. Die Batterie wurde Ende 2018 ein weiteres Mal vergrößert, jetzt auf 120 Ah bzw. 42,2 kWh (37,9 kWh nutzbar) - so sind jetzt Reichweiten von 200 bis 300 km im Alltag möglich, bei hohem Stadtverkehr-Anteil noch mehr. Auch wenn BMW die Schnellladefunktion jetzt zur Serienausstattung genommen hat, wichtige Extras sind immer noch im Comfort Paket ausgelagert - daher dieses unbedingt mitnehmen. Auch empfiehlt sich, zur Reichweitenoptimierung die Wärmepumpe zu ordern. Der Basispreis für den i3 (120 Ah) liegt bei üppigen 38.000 Euro, mit wenigstens den nötigsten Ausstattungen bei über 40.000 Euro. Der i3 ist ein extravagantes und besonderes Auto; allerdings bekommt man für einen ordentlich, aber nicht üppig ausgestatteten i3 bei manchem Konkurrenten inzwischen ein vollausgestattetes Elektroauto. Das bietet sogar vergleichbare Konnektivitätsfunktionen (sehr nützlich für E-Autos) und zusätzlich einen stärkeren Antrieb sowie eine 50 Prozent größere Batterie mit deutlich mehr Reichweite. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai IONIQ Elektro, Nissan Leaf, Opel Ampera-e, VW e-Golf.

- ⊕ kleiner Wendekreis, praktische Karosserieabmessungen, kräftiger und komfortabler Antrieb, günstige laufende Kosten
- ⊖ teure Anschaffung, kleiner Kofferraum, mäßige Reichweite

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,1

### Zielgruppencheck

	Familie	3,7
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,5
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,8
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★★★★

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,1 Verarbeitung

⊕ Bei der Karosserie für den i3 ist BMW einen ganz eigenen, neuen Weg gegangen. So wurden in weiten Teilen die Strukturteile aus CFK (kohlefaserverstärkter Kunststoff) gefertigt und mit lackierten Kunststoffteilen beplankt. Großer Vorteil ist das geringe Gewicht und die vergleichsweise hohe Stabilität, nachteilig sind die großen Spaltmaße zwischen den Kunststoffteilen. BMW hat im Laufe der Jahre die Produktion aber weiter optimiert und baut die Teile nun passgenauer zusammen als in der Anfangszeit. Der Unterboden ist vorbildlich verkleidet.

Der Innenraum ist sorgfältig verarbeitet, ein als Innovation

verkauftes Detail bringt dem Interieur aber auch Kritik ein: Einige Bauteile (vorderes Armaturenbrett und Teile der Türverkleidungen) haben keinen zusätzlichen Überzug, so dass man die verpressten Fasern sehen kann. Die einen finden es modern, weil das recycelte Material direkt sichtbar ist, die anderen nicht gerade schön und nicht zum ansonsten fein gemachten Innenraum passend. Ansonsten aber gefällt der Materialmix, so bestehen je nach Ausstattungsvariante beispielsweise die Sitzoberflächen aus naturbelassenem Leder und der Textilstoff basiert auf Schafwolle.

### 3,9 Alltagstauglichkeit

Dass es bei der Alltagstauglichkeit für den kompakten und wendigen Viersitzer keine bessere Bewertung gibt, liegt hauptsächlich an der Ecotest-Reichweite von lediglich gut 270 km und daran, dass weder Dach- noch Anhängelasten erlaubt sind. Ab Werk lässt sich die Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie mit einer Brutto-Kapazität von 42,2 kWh (37,9 kWh netto) an der haushaltsüblichen Steckdose mit 2,4 kW zu 80 Prozent in rund 15 Stunden laden, mit 3,7 kW Ladeleistung klappt dies in 9:40 Stunden und mit 11 kW in 3:10 Stunden (dreiphasiges Laden Serie). Mit Gleichstrom und 50 kW ist die Batterie bereits nach

rund 45 Minuten zu 80 Prozent geladen (Schnelladefunktion Serie). Über das BMW Zubehör sind Wall-Boxen für die Installation zuhause 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.

### 2,5 Licht und Sicht

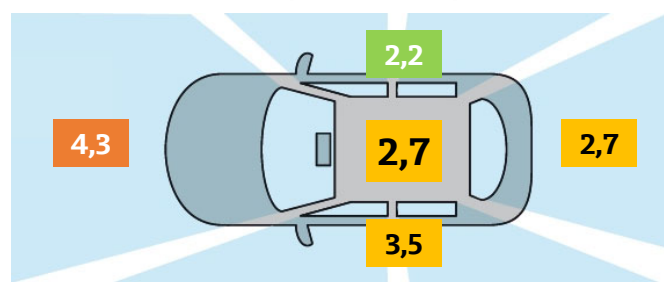
Beheizbare Außenspiegel müssten heutzutage auch bei einem Elektroauto serienmäßig sein - BMW verlangt im Rahmen des Comfort Pakets Aufpreis. Bestellt man dieses, blenden der linke Außen- und der Innenspiegel automatisch ab, der rechte Außenspiegel kann sich beim Rückwärtsfahren automatisch senken und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



Die hoch angesetzte Heckscheibe beeinträchtigt die Sicht nach hinten. Ansonsten ist die Rundumsicht auch dank klappbarer Kopfstützen zufriedenstellend.

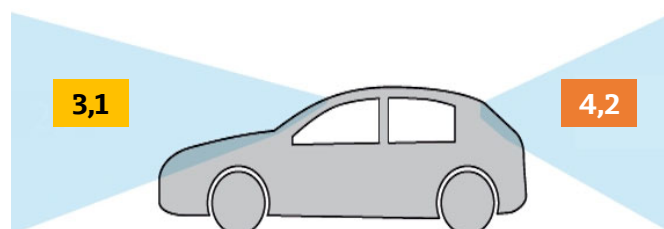
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



der tote Winkel kleiner wird ("Abbiege-Assistent"). In eben diesem Comfort Paket für 1.990 Euro ist auch ein Licht- und Regensensor integriert; da dieses Paket die heutige Mindestausstattung in dieser Klasse, erst recht in dieser Preisklasse enthält, sollte es grundsätzlich schon zum Basispreis hinzuaddiert werden - unverständlich, dass BMW diese Ausstattungen überhaupt "ausgliedert".

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 so gut zu erblicken.

⊕ Der schmale und kurze Wagen ist gut zu überblicken, lediglich die Vorderkante der Haube entzieht sich dem Blick

### 2,3 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 engem 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 überschaubar: 205 l gehen bis zur Hutablage hinein, bis zum Dach sind es 340 l oder fünf Getränkeboxen. Legt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich der Stauraum bis zur Scheibenunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) auf 435 l und bis zum Dach hoch auf 905 l. Unter dem Kofferraumboden gibt es keinen weiteren Fach.

### 2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich händisch einfach entriegeln und öffnen - ein elektrischer Antrieb ist nicht erhältlich. Sie schwingt aber nicht besonders weit auf, schon ab etwas über 1,80 m Körpergröße sollte man 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

des Fahrers komplett. 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. Optional kann man die Frontlichter noch zu adaptiven LED-Scheinwerfern "aufrüsten", dann gibt es ein gutes und innerorts sehr nützlich abbiegelicht sowie einen blendfreien Fernlichtassistenten, der über partielles Abdunkeln von bestimmten LEDs in der Matrix andere Verkehrsteilnehmer ausblendet. Auf eine Scheinwerferreinigungsanlage muss der i3 allerdings verzichten.

⊕ Beim Auf-/Absperren beleuchten die Scheinwerfer und seitliche Spots (Option) den Bereich um dem Fahrzeug. Der fehlende Mittelunnel erweist sich im Fond als praktisch, da man so besser durchrutschen kann, wenn der Zu-/Ausstieg nur an 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 Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Gerade einmal 205 l stehen für das Gepäck zur Verfügung.

aber über die 77 cm über der Fahrbahn liegende Ladekante gehoben werden. Nur eine Leuchte im Kofferraum ist etwas wenig, um wirklich angemessen Licht ins Dunkel zu bringen.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist mittig geteilt klappbar, so hat man eine gewissen Flexibilität beim Transport sperriger Gegenstände. Das Klappen der Lehnen geht mittels Zugschlaufen leicht von der Hand, sowohl vom Kofferraum als auch vom Innenraum aus. Gesonderte Ablagen im Kofferraum gibt es keine, es stehen lediglich zwei Spanngurte links und rechts zur Verfügung. Vier

Zurrösen am Ladeboden ermöglichen das Einspannen eines Netzes zur Fixierung kleines Ladeguts.

⊖ Ein Sicherheitsnetz, das den Koffer- vom Passagierraum trennt, ist für den i3 nicht erhältlich.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

⊕ Prinzipiell fällt die Bedienung des BMW i3 nicht schwer. Viele Bedienelemente sind aus anderen BMWs bekannt, auch wenn sie im Elektro-Modell etwas anders angeordnet sind. Wirklich ungewöhnlich ist eigentlich nur der Wählhebel für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt sowie Parkstellung und Leerlauf, er sitzt aber gut erreichbar- und 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 fehlt.

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 in Höhe und Tiefe einstellen. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch verstellbar - deren (sinnvolle) Beheizung kostet aber Aufpreis.

Klimaanlage und Audiosystem lassen sich über verständliche Tasten bedienen, zusätzlich gibt es acht frei programmierbare Tasten beim Lautstärkeregler. Hier können Radiosender genauso gespeichert werden wie die direkte Anwahl von

Fahrzeugmenüs, Telefonkontakten oder Navigationszielen. Dies ist hilfreich, denn obschon das iDrive-System von BMW die vielfältigen Einstellmöglichkeiten des Autos übersichtlich gliedert und es von BMW regelmäßig technisch und optisch weiterentwickelt wird, muss man doch für manche Funktionen erst durch mehrere Menüebenen hangeln.



Verarbeitung und Funktionalität sind auf hohem Niveau. Das Cockpit-Design ist für einen BMW aber ungewöhnlich.

### 2,4 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 können auch über 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. Darüber hinaus können die Hupe oder die Lichthupe betätigt werden, um den i3 auf einem vollen Parkplatz leichter zu finden. Weiß man, wann man wieder in das Auto steigen will, kann der Wagen bei Bedarf auch entsprechend vorklimatisiert werden.

Etliche weitere Ausstattungen sind optional verfügbar, beispielsweise zwei verschiedene Navigationssysteme, 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.



### 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Besonders breit ist der i3 zwar nicht, aber es stört kein klassischer Mitteltunnel, das Armaturenbrett ist geschickt gestaltet und die weit vorn beginnende Frontscheibe sorgt für ein angenehmes Raumgefühl. Darüber hinaus finden selbst

knapp zwei Meter große Personen genügend Platz auf den weit verstellbaren Vordersitzen. Optional ist ein großes Schiebedach erhältlich.

### 3,4 Raumangebot hinten

Hinten geht es schon etwas beengter zu, die geringe Länge des i3 fordert ihren Tribut. Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, hat man hinten bis knapp 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 niedrigere Fensterlinie und mehr Licht im Innenraum.

### 3,4 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 nicht besonders üppig dimensioniert, aber immerhin beleuchtet und mit feinem Filz ausgekleidet.



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

## 3,3 KOMFORT

### 3,2 Federung

Das Karosseriekonzept und die auf Rollwiderstand optimierten besonders schmalen Reifen machen es nicht leicht, einen guten Fahrkomfort zu erreichen. Auch wenn BMW über die letzten Jahre das Fahrwerk des i3 optimiert hat und sich das positiv auf den Komfort ausgewirkt hat, wirklich harmonisch federn kann die aktuelle Ausgabe des e-BMW noch immer nicht. Angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen ist das Resultat aber gut, denn mit dem i3 kann man auch längere Strecken

ordentlich zurücklegen.

Während innerorts Unebenheiten und Kante im Straßenbelag noch recht deutlich bis zu den Insassen durchgereicht werden, federt der i3 auf der Landstraße schon manierlicher. Nur sehr unebene Straßen wirken sich stressig aus. Auf der Autobahn kann man entspannt reisen, zwar spürt man auch hier wellige Fahrbahnen, aber insgesamt zufriedenstellend abgedefert.

### 3,2 Sitze

Die Vordersitze lassen sich manuell in der Höhe einstellen, eine Sitzneigungseinstellung ist aber ebenso wenig erhältlich wie eine elektrische Verstellung oder Lordosenstützen. Zudem sind die integrierten Kopfstützen nicht anpassbar und damit auch nicht für jede Statur ideal. Vor allem an der schmalen Rückenlehne erkennt man, dass auch bei den Sitzen des i3 auf Leichtbau gesetzt wird. 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.

⊖ 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.

## 2,9 Innengeräusch

Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt bei 68,7 dB(A). Vom Motor hört man dabei praktisch nichts, hauptsächlich Wind- und Abrollgeräusche prägen maßgeblich die Geräuschkulisse - 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.

## 3,5 Klimatisierung

Serienmäßig bietet der i3 eine manuelle Klimaanlage, gegen Aufpreis ist wie im Testwagen eine 2-Zonen-Klimaautomatik verbaut. Diese hat einen Scheibenbeschlag- wie auch einen Luftgütesensor, über die die Umluftautomatik geregelt wird. 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 die serienmäßige 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 bis zu 125 kW bzw. 170 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 250 Nm ab - beides ist auch dank des für ein Elektroauto niedrigen Fahrzeuggewichts von etwas über 1,3 Tonnen deutlich zu spüren, besonders die spontane Reaktion vom Stand weg beeindruckt. Die Kraft des Motors kann dank Heckantrieb effektiv in Bewegung umgesetzt werden, zudem verwendet BMW einen optimierten Algorithmus zur Regelung der Traktionskontrolle - von Vorteil

ist hier, dass die Leistungsabgabe von Elektromotoren besonders genau geregelt werden kann. Der i3 kann in etwa einer Sekunde von 15 auf 30 km/h beschleunigen. Von 60 bis 100 km/h - ein typischer Überholvorgang - vergehen nur 3,8 Sekunden. Erst über 120 km/h lässt die auch gefühlt hohe Leistung spürbar nach, bis dann bei "echten" 150 km/h der Geschwindigkeitsbegrenzer einschreitet.

## 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht mit Nachdruck durch, er gibt

seine Leistung sehr gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

## 1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der i3 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den zu drehenden Hebel muss man sich erst gewöhnen, prinzipiell ist die Wähleinheit aber verständlich aufgebaut. Je nach Fahrmodus ist die Rekuperation beim Gaswegnehmen unterschiedlich stark, im Alltag kann man den

i3 bei vorausschauendem "Gasfuß" in weiten Teilen sogar ohne Bremspedal fahren, weil die Bremsleistung durch Rekuperation bereits ausreichend ist. So kann man über weite Strecken ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Scheibenbremsen am Auto selten einsetzen. Die elektrische Handbremse wie auch eine Autohold-Funktion sind Serie.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,1 Fahrstabilität

Der i3 fährt im Alltag zufriedenstellend stabil, zeigt auf Lenkbewegungen ein zackiges, fast schon nervöses Ansprechen. Er lässt sich von Spurrinnen nicht zu sehr aus der Ruhe bringen, starken Seitenwind merkt man aber deutlich - insgesamt passt es aber. Die sportliche Variante i3s liegt hier etwas ruhiger und stabiler dank Fahrwerkstieferlegung, breiterer Spur und breiterer Reifen - das geht allerdings zu Lasten des Komforts. 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.

Im ADAC Ausweichtest führt der i3 aufgrund der direkt ausgelegten Lenkung die erste Reaktionen schnell durch, allerdings

bieten die Reifen für besondere fahrdynamische Qualitäten zu wenig Seitenhalt. Somit geht der i3 schnell ins Untersteuern und wird vom ESP im Rahmen der Möglichkeiten auf Kurs gehalten. So ist der e-BMW sicher unterwegs, kann aber den BMW-typischen sportlichen Erwartungen nicht gerecht werden.

⊖ 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.

### 2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung des i3 bietet eine sehr ausgeprägte 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. Über den Fahrerlebnisschalter lässt sich die Lenkkraftunterstützung anpassen. Im Sport-Modus wird die Unterstützung reduziert, wodurch sich die Lenkung noch ein Stück direkter anfühlt.

### 2,6 Bremse

Der Bremsweg des i3 aus Tempo 100 bis zum Stillstand fällt auch trotz der schmalen Reifen mit 35,5 m zufriedenstellend aus. Das ABS ist gut abgestimmt, zusätzlich hilft der niedrige Schwerpunkt des Autos. Die Bremse ist gut dosierbar. Durch die starke Rekuperation und damit Verzögerung des i3 beim

Lupfen des Fahrpedals kann bei umsichtiger Fahrweise im Alltag allerdings zu weiten Teilen auf die Radbremsen verzichtet werden, die Eingewöhnung an diese Fahrweise dauert nicht lange. Bereits wenn der e-BMW über den Elektromotor verzögert wird, gehen schon die Bremsleuchten an.

**2,9**

**SICHERHEIT**

**3,4**

**Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

Der i3 kann in diesem Kapitel nicht wirklich überzeugen, andere neuere BMW-Modelle, selbst günstigere, wie auch viele Konkurrenten bieten mehr Assistenten serienmäßig. Beim i3 ist ohne Aufpreis nur das obligatorische ESP und ein Reifendruck-Kontrollsystem an Bord. Gegen Aufpreis erhält man - nur in Verbindung mit einem der beiden optionalen Navigationssysteme - ein Ausstattungspaket namens Driving Assistant 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. Darüber hinaus ist auch die Funktion "Stauassistent" enthalten. Der Abstand kann dabei in vier Stufen variiert werden.

⊖ Weder ein Spurhalte- noch ein Spurwechselassistent sind lieferbar.

**2,2**

**Passive Sicherheit - Insassen**






















⊕ Der i3 bekommt im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm insgesamt vier von fünf Sternen. Im Insassenkapitel erreicht das Elektroauto des Münchner Autobauers 86 Prozent der Punkte (Stand 11/2013). Erwähnenswert ist das selbstständige Abbremsen des Autos nach einem Crash, um weitere Unfälle zu vermeiden (Multikollisionsbremse). Die Kopfstützen reichen vorn für bis knapp 1,90 m große Personen, hinten übernimmt der Dachhimmel zusätzlich 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.

**2,5**

**Kindersicherheit**

⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der i3 gute 81 Prozent der Punkte im ADAC Crashtest (Stand 11/2013). Kindersitze kann man per Gurt auf dem Beifahrersitz problemlos befestigen. Hinten ist es aufgrund der Gurtgeometrie etwas

**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



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.

#### 4,4 Fußgängerschutz

⊖ Um den Fußgängerschutz ist es beim i3 schlecht bestellt, wie die im ADAC Crashtest lediglich erreichten 57 Prozent verdeutlichen (Stand 11/2013). Die vordere Haube und die A-Säulen sind kaum im Sinne eines weicheren Aufpralls entschärft worden. Optional ist sowohl ein Notbremssystem samt Fußgängererkennung (im Driving Assistant Plus Paket) wie auch ein akustischer Fußgängerschutz erhältlich - für letzteren verlangt BMW 100 Euro Aufpreis. Dieser erzeugt bis Tempo 30 ein turbinenartiges Geräusch, das Fußgänger auf das

## 1,4 UMWELT/ECOTEST

#### 0,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 17,9 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit je 16 A; um die 42,2-kWh-Batterie (37,9 kWh nutzbare Kapazität) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 48,8 kWh benötigt. Wie effizient der i3 alleine beim Fahren mit dem Strom umgeht, erkennt man dann, wenn man die Ladeverluste außen vor lässt: der netto Stromverbrauch liegt bei unter 14 kWh pro 100 km.

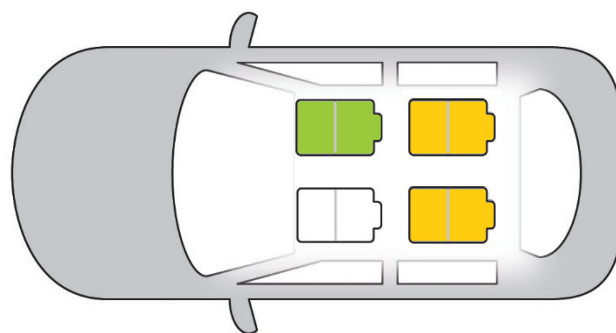
Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den i3 mit der 120 Ah-Batterie eine Reichweite von über 270 km. Aus den 17,9

#### 1,9 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 17,9 kWh pro 100 km sind

#### 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)

Fahrzeug hinweisen soll; es ist über das Bordmenü auch deaktivierbar.

kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 98 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 51 Punkte.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 13, außerorts bei 19 und auf der Autobahn bei über 21 kWh/100 km. Der e-BMW ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 370 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe optional) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 78 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der i3 42 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Kraftwerkspark sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der i3 (120 Ah) aber sehr gut da, er erzielt 92 Punkte gesamt und damit volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

2,1

# AUTOKOSTEN

2,1

## Monatliche Gesamtkosten

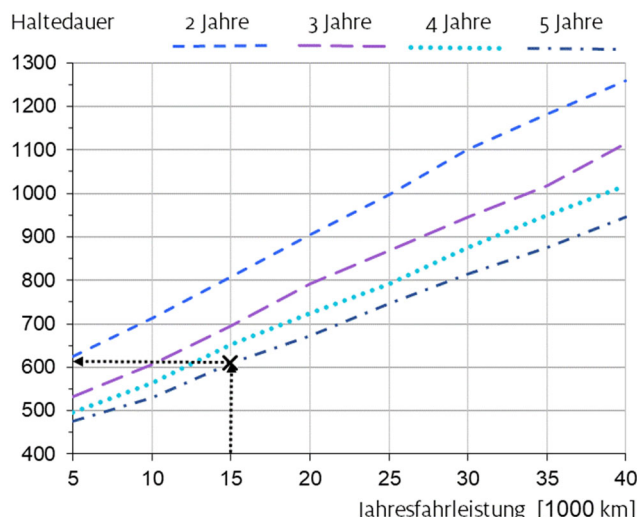
⊕ Der i3 kostet mindestens 38.000 Euro, wobei man unbedingt das Comfort Paket mit einigen absolut notwendigen Ausstattungsdetails hinzubestellen sollte. Somit liegt ein realistischer Basispreis für den i3 bei 39.990 Euro. Für einen Kleinwagen ist das wirklich viel Geld, aber man bekommt dafür ein praxistaugliches Elektroauto mit extravagantem Design und besonderen Komponenten (u.a. Carbon-Karosserie-strukturen). Seit Einführung der 120 Ah-Batterie ist der Range-Extender - ein kleiner Zweizylinder-Verbrenner zum Laden der Batterie während der Fahrt - nicht mehr erhältlich. Die Schnellladefunktion mit bis zu 50 kW Gleichstrom ist nun Serie. Einige sinnvolle Extras neben dem wirklich wichtigen Comfort Paket sollte man sich überlegen, u.a. der Driving Assistant Plus und ein Navigationspaket, das auf den i3 speziell angepasste Funktionen bietet. Der Wertverlust für den i3 ist schwer vorherzusagen. Die Kfz-Steuer wird die ersten 10 Jahre erlassen, danach würde sie nach heutigem Stand 51 Euro pro Jahr ausmachen. Die Wartungskosten sind niedriger als bei einem Auto mit Verbrennungsmotor.

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

für den Kunden einer Garantie vergleichbare Leistungen bietet, aber rechtlich nicht einer Herstellergarantie gleichsteht.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 609 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i3 (120 Ah)	i3s (120 Ah)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1	270/1
0-100 km/h [s]	7,3	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	15,3 kWh E	16,2 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	50	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	639	702
Preis [Euro]	38.000	41.600

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

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	125 kW/170 PS bei 4.800 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,3 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	155/70 R19Q
Länge/Breite/Höhe	4.011/1.775/1.577 mm
Leergewicht/Zuladung	1.345/365 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260/1.100 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	37,9 kWh (nutzbar)
Garantie Allgemein/Rost	Keine/n.b.
Produktion	Deutschland, Leipzig

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	155/70 R19 84Q
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Ecopia EP 500
Wendekreis links/rechts	9,9/10,0 m
EcoTest-Verbrauch	17,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 98 g/km)
Reichweite	270 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.318/392 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	205/435/905 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>78 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>61 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>83 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>387 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	609 Euro		
Steuer pro Jahr	51 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/17		
Basispreis i3 (120 Ah)	38.000 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.700 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.095 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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	650 Euro°/-
Regen-/Lichtsensoren	1.990 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	1.990 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	1.990 Euro° (Paket)/-/990 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	350 Euro°/Serie
Parklenkassistent	990 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	400 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	990 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	420 Euro°

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/250 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 990 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/1.990 Euro° (Paket)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	1.990 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	350 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

**2,1**

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

Stand: August 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer