

---

## Vorstellung BMW i3 S: Kleines Energiebündel

Von Axel F. Busse

Sucht man den drittgrößten Anbieter von Elektro- und Hybridfahrzeugen weltweit, kommen einem illustre Namen in den Sinn. Aber BMW? In Deutschland zumindest lässt die Akzeptanz der Stromer noch zu wünschen übrig. Doch wenn die weiß-blaue Marke jetzt ein neues Modell des i3 vorstellt, tut sie es nicht aus Verzweiflung, sondern in der Gewissheit, dass dieses Konzept in die Zukunft trägt – mit mehr Reichweite, Komfort und noch flotter.

Die Bezeichnung i3 S steht für die enorme Beschleunigung des neuen Modells. Beim Sprint von der Ampel weg macht dieser Sport-Elektriker fast jeden Gegner nass: 3,7 Sekunden bis 60 km/h. Weitere 3,2 Sekunden vergehen bis 100 km/h. Ein Golf GTI zum Beispiel, seit Jahrzehnten Inbegriff des Kompakt Sportlers schafft das nur eine halbe Sekunde schneller – und der hat 46 Pferdestärken mehr.

Zu oft darf der i3-Fahrer solche Leibesübungen natürlich nicht vollziehen, denn Sprint kostet Sprit, genauso wie bei herkömmlichen Autos, auch wenn es sich in diesem Falle um Batterieladung handelt. Dass die Deutschen trotz wachsenden Ladesäulennetzes der elektrischen Reichweite noch immer nicht so recht trauen, zeigt sich daran, dass etwas mehr als die Hälfte der bisher verkauften i3 mit dem Range Extender in Gestalt eines zweizylindrigen Verbrennungsmotors ausgestattet waren.

Doch das Zutrauen wächst unverkennbar: Von den 3319 Exemplaren des i3, die bis Ende Oktober in Deutschland neu zugelassen wurden, waren 2142 reine Elektromobile. Beim Golf immerhin schon 2003, wenngleich das im Verhältnis zum Gesamtvolumen des Segmentführers ein verschwindend geringer Anteil ist. Im weltweiten Maßstab, so heißt es von BMW, sei Nordamerika der wichtigste Markt für den i3, perspektivisch komme bei entsprechender Nachfrage auch eine Produktion in China in Betracht.

Dass die bisher im Verkehr befindlichen Kompaktstromer mit dem weiß-blauen Logo gegenüber dem neuen Modell alt aussehen, brauchen deren Besitzer nicht zu fürchten. Die Front zeigt nur marginale Änderungen, die sich in optisch verbreiternden Strukturen und in von rund auf flach umgestellten Nebelscheinwerfern erschöpft. LED-Scheinwerfer gibt es jetzt ab Werk. Als Gewinn ist die Umstellung auf serienmäßige 20-Zoll-Felgen anzusehen, die der Harmonie in den Proportionen zugute kommt und das Auto muskulöser erscheinen lassen. Das Fahrwerk ist um zehn Millimeter tiefer gelegt. Die etwas breitere Spur kann nicht darüber hinweg täuschen, dass die Reifen mit einer 175er Lauffläche immer noch ungewöhnlich schmal sind und beim Einlenken wie Noträder aussehen. Der geringere Rollwiderstand und die damit verbundene Energieersparnis gegenüber Breitreifen trösten darüber hinweg.

Für das enorme Temperament ist nicht allein die Lithiumionen-Batterie mit ihrer Kapazität von 94 Amperestunden verantwortlich. Die Karbonkarosserie sorgt dafür, dass das Auto auch in Vollausstattung kaum 1400 Kilogramm wiegt. Trotz Verzichts auf eine B-Säule – gegenläufig öffnende Türklappen ermöglichen den Zustieg auf die hintere Sitzreihe – bringt sie genügend Torsionssteifigkeit mit. Der vordere Wagenschlag überlappt den hinteren, so dass der nicht allein geöffnet werden kann. Der Mechanismus für die vorderen Sicherheitsgurte ist in der hinteren Tür untergebracht. Jedes Bauteil, so heißt es, sei auf die Möglichkeit einer Gewichtsreduktion hin geprüft worden. Aluschrauben ersetzen jene aus Stahl, der Instrumententräger ist aus Magnesiumdruckguss, die Mittelkonsole aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Viele kostspielige Werkstoffe also, so

---

dass der Basispreis für den i3 S mit 41 150 Euro nicht überrascht.

Die Sitzposition ist angenehm hoch, bedingt durch die im Fahrzeugboden lagernde Batterie. Sie nimmt fast den gesamten Platz zwischen den Achsen ein, 2,57 Meter beträgt der Radstand. Der allein 230 kg schwere Akku sorgt dafür, dass trotz der Fahrzeughöhe von 1,57 Metern ein niedriger Schwerpunkt erreicht wird. Das ist dem agilen Fahrgefühl sehr förderlich. Wie vom Gummiband gezogen schnellt das Energiebündel mit leisem Pfeifen nach vorn. Ab etwa 60 km/h ist außer dem Abrollgeräusch der Leichtlaufreifen und dem Fahrtwind fast nichts zu hören. Das ist angenehm, darf in Japan aber nicht sein: Für den dortigen Markt muss ein Soundgenerator eingebaut werden, um die gesetzlichen Vorschriften nach einem Außengeräusch zu erfüllen. Neu ist der Fahrerlebnisschalter, der dem Sparmobil nun auch einen Sportmodus zubilligt.

Der dynamische Fahreindruck wird unterstützt durch die gestraffte Kennlinie der neuen elektrisch unterstützten Sportlenkung. Sie ist ebenso präzise wie leichtgängig, vermittelt unmittelbaren Kontakt zur Fahrbahn und setzt Richtungsänderungen verzögerungsfrei und feinfühlig um. Auf dem Slalomkurs kann man erleben, wie der niedrige Schwerpunkt ein sportliches Handling unterstützt. Der Hybrid-Synchronmotor mit integrierter Leistungselektronik, Ladegerät und Generatorfunktion zur Rekuperation sitzt an der Hinterachse, wo die Spur um 40 Millimeter verbreitert wurde. Die ausgewogene Gewichtsverteilung lässt den i3 elegant um die Pylonen wedeln, ohne dass mit dem Lenkrad nachkorrigiert oder gar gegengehalten werden muss. Der Wendekreis von unter zehn Metern nimmt der Fahrt durch enge Altstadtgassen ihren Schrecken.

260 bis maximal 1100 Liter Ladevolumen sind nicht die Welt, jedoch hat der i3 per Definition sein Haupteinsatzgebiet im urbanen Umfeld. Nach dem im EU-Fahrzyklus geltenden Normen wird dem neuen i3 S eine Reichweite von 280 Kilometern zugeschrieben. 14,3 Kilowattstunden gibt BMW als Verbrauch für 100 Kilometer Strecke an. In der Praxis sollten 200 bis 230 km drin sein, vor allem dann, wenn das Streckenprofil entsprechende Rekuperationsphasen zulässt. Die Bremsen werden in jedem Fall geschont, denn im Nu hat man sich an die Verzögerung zur Energiegewinnung gewöhnt und geht einfach vom Fahrpedal, wenn in ein paar hundert Metern das Anhalten an einer Ampel bevorsteht. Um den Verbrauch und die Verlockungen des Temperaments im Zaum zu halten, ist die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h begrenzt. (ampnet/afb)

#### Daten BMW i3 S

Länge x Breite x Höhe (m): 4,01 x 1,79 x 1,59 (mit Dachfinne)

Radstand (m): 2,57

Motor: Hybrid-Synchron-Elektromotor mit Generatorfunktion

Nennleistung: 75 kW / 102 PS

Spitzenleistung: 135 kW / 184 PS

Drehmoment: 270 Nm

Rekuperationsleistung: max 50 kW

Energiegehalt Hochvoltspeicher: 33,2 kWh

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,9 Sek.

Energieverbrauch/ 14,3 kWh/100 km

Effizienzklasse: A+

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km

Leergewicht / Zuladung: 1340 kg / 425 kg

Kofferraumvolumen: 260– 1100 Liter

Wendekreis: 9,86 m

Räder / Reifen (v/h): 5,5Jx20 / 6Jx20 (175/55 R 20 / 195/50 R 20)

---

Preis: ab 41 150 Euro

---

## Bilder zum Artikel



BMW i3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



BMW i3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



BMW i3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



BMW i3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



BMW i3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



BMW i3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i3 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---