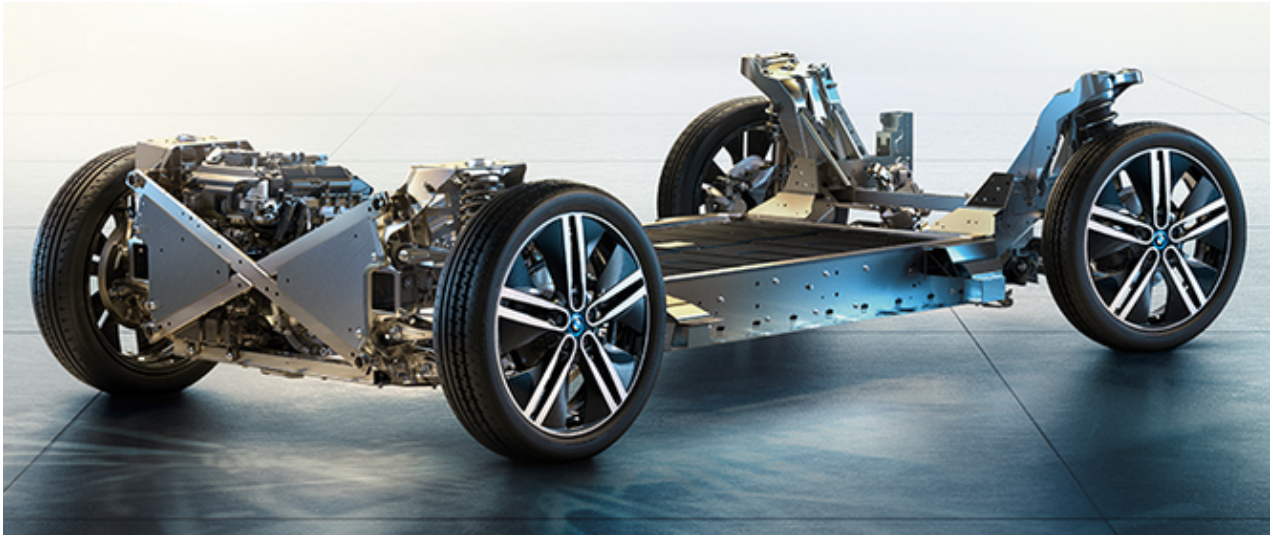
BMW i3 - der Minivan als Innovationsträger 15.5.25 km

Fahrgestell (fast kpl. aus Alu):



Daten (lt. BMW):

Gewicht

Leergewicht EU in kg	1345
Zulässiges Gesamtgewicht in kg	1710
Zuladung in kg	440
Zulässige Achslast vorne / hinten in kg	770 / 965
Gepäckraumvolumen min.-max. in l	260-1100

Abmessungen

Länge / Breite / Höhe in mm	4011 / 1775 / 1598
Breite inkl. Spiegel (Fahrer- / Beifahrerseite) in mm	2039 (1031 / 1008)
Radstand in mm / Wendekreis in m	2570 / 9,86

Elektromotor

Spitzenleistung in kW (PS)	125 (170)
Nennleistung / Nenndrehzahl in kW (PS) bei 1/min	75 (102) / 4800
Max. Drehmoment (Nm)	250

Gewicht (leer): 1270 – 1365 kg je nach Akku und Ausstattung.

Zul. Ges.: 1620 – 1730 kg folglich hat man nur etwa 360 kg Zuladung. (BMW kann nicht rechnen)

Fahrleistung

Höchstgeschwindigkeit in km/h	150
Beschleunigung 0-100 km/h in s	7,3

Reichweite und Ladezeit

Elektrische Reichweite in km	359
Alltagsreichweite in km	bis zu 260
Batterietyp / Netto Batterieinhalt in kWh	Li-Ion / 37,9
Ladezeit (DC Schnellladen bei 80 % der max. Kapazität)	ca. 45 min
Ladezeit (AC an Haushaltssteckdose bei 80 % der max. Kapazität)	ca. 15:00 Std.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km	0
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km	13,1

Räder

Reifengrößen vorne	155/70 R19 84Q
Reifengrößen hinten	155/70 R19 84Q

Das erste BEV von BMW vereinte gleich etliche Innovationen in sich. Er war eine komplette Neukonstruktion mit einer Karosse aus CFK (Kohlefaser) und einem Fahrschemel inkl Batteriekasten aus Aluminium.

Siehe auch: [BMW i3 – Wikipedia]

Fahrakku:

kleiner Akku „60A“ (=21 kWh brutto): verkauft: 2013 bis 2016 , dann „94A“ (33 kWh). Bei beiden Akkuversionen konnte ein „Range Extender“ hinzu gekauft werden, ein 2-Zylinder-4takt-Motor mit 28 kW (=38PS), auch in BMWs Motorrollern verwendet, der über einen Generator bei Bedarf den Fahrakku lädt. Das nennt man einen „seriellen“ Hybrid. 2018 erschien ein Facelift (horizontale LED-Schlitzleuchten als Tagfahrlicht statt der zuvor runden), den es erst noch mit den 94er Zellen gab, dann aber ab Mitte 19 mit den 120A (42 kWh brutto). Somit verbesserten sich die Reichweiten von 120-160km (i3-60 zu 220 – 330km (i3-120). Hersteller der Akkuzellen ist Samsungs Batteriesparte SDI. Die gleichen Zellen werden auch im Fiat 500e und in diversen Gabelstaplern genutzt und haben sich den Ruf erarbeitet, sehr langlebig zu sein. Was im i3 aber auch an der Kühlung/Heizung über die Standfläche der prismatischen Zellen liegt.

E-Motor:

Montiert als Heckmotor wurde immer derselbe Permanentmagnet/Reluktanz-E-Motor verwendet, der im i3 125 und im i3S 134 kW leistete – den Unterschied macht die Ansteuerung im Controller. Es ist eine Eigenentwicklung der bayrischen MOTOREN Werke.

Karosserie:

Statt Stahlblech wie die meisten Autos oder Aluminium wie es Audi erstmals in Großserie mit dem ähnlich geschnittenen A2 zeigte, setzte BMW auf CFK, also kohlefaserverstärkten Kunststoff, für die Rohkarosserie. Das hatte wohl (Gerücht) auch mit dem Fakt zu tun, dass die Eigentümerfamilie zuvor Aktien eines CFK-Herstellers gekauft hatte. Der unter der Kabine verschraubte Batteriekasten besteht aus Aluminium, wie auch die Hilfsrahmen und die meisten Fahrwerksteile. Man schätzt, dass dies 150 – 250 kg Gewicht einspart. Um solch große CFK-Teile in Serie herstellen zu können, wurde in Leipzig in eine eigene Fabrik investiert. Wikipedia zeigt hierzu ein aufschlußreiches Foto. Mit Ende des Mj22 wurde die Produktion eingestellt. Das Auto ist als 4-Sitzer ausgelegt, der Zugang nach hinten geschieht beidseitig via gegenläufige Portaltüren, die nur zu öffnen sind, wenn die vorderen schon auf stehen. So konnte man die B-Säulen entfallen lassen. Da der Motor unter dem Boden des Kofferraums liegt, ist die Ladekante mit 78 cm recht hoch. Dafür ist der Ladeboden bei umgeklappten Rücksitzlehnen (50/50% Teilung) aber glatt.

Die Materialien der Außenhaut und auch viele der Innenausstattung bestehen aus recykelten Kunststoffen oder auch aus Naturmaterialien. Wiki schreibt hierzu interessante Details.

Fahrwerk:

Ähnlich wie in 1er und 3er wird vorn eine McPherson Federbeinachse verwendet mit 2 unabhängigen unteren Lenkern aus Alu. Und ein recht dicker Stabi. Die Zahnstangenlenkung sitzt dazu passend vor der gedachten Radachse und wirkt direkt auf das Schwenklager aus Alu. Der Fahrschemel ist aus Aluminium. Hinten werden je Seite 5 Lenker aus einlagig gestanztem Stahlblech verwendet, der Radträger ist aus Alu. Zu den Federwegen liegen mir keine Daten vor, sie erscheinen mir aber recht kurz, was man auch am eher harten Federverhalten merkt. Dies ist allerdings sicherlich zu einen großen Teil den Reifen geschuldet, die in der Dimension 155/70R19 nur wenig Luft enthalten. Nicht-Fans nennen sie „Trennscheiben“, ignorieren aber, dass diese bei geringem Rollwiderstand zudem wenig Luftwiderstand verursachen. Der i3S hat dann 175/195er in 20 Zoll mit passender Karosserieverbreiterung. Den folglich höheren Luftwiderstand erkennt man am Mehrverbrauch. Nunja, da dürfte Marketing mitbestimmt haben, denn der i3 war niemals preiswert und sprach somit eher eine design-affine Oberschicht an KäuferINNEN an – und solche KundInnen mögen gern ein „stämmiges“ Fahrgestell. Dank des Heckantriebs und des großen Vorderrad-Einschlagswinkels hat der i3 einen Wendekreis von unter 10 Metern, was ihn sehr wendig und somit besonders für den Betrieb in urbaner Umgebung geeignet macht. Die Karosse ist allerdings nicht allzu übersichtlich, daher sollte man immer das Parkpaket hinzu buchen, das vorn und hinten Piepser plus eine Rückfahrkamera beinhaltet. Die inkludierte Funktion des selbstständigen Einparkens ist eher ein „nice-to-have“.

Im September 21 wurde die Produktion nach 8 Jahren und 61410 Autos eingestellt. Andere Quellen nennen über 200.000 gebaute i3.

Soweit zu den allgemeinen Daten, in größerer Fülle im obigen Link zu Wiki zu finden.

Nun, was treibt mich zum BMW?

Ich habe mich ja seit 2017/18 von der Mia über den US-Fiat-500, Opel Corsa, Ampera, Kia Soul-EV und E-Soul bis zum E-Niro „hoch" gesummt, den einen Tag TM3 sollte ich besser vergessen. Habe zudem sehr viele BEV und ein paar PHEV gefahren um sie zu bewerten. Aber hatte in meinem langen Autofahrerleben niemals einen BMW, allerdings etliche 2-rädrige mit Boxermotoren 😊.

Und fabulierte mit Freunden anfg/mitte 24 darüber, welches BEV das Zeug dazu haben mag, eines fernen Tages mal ein wirklicher Klassiker zu werden. Da kam uns schnell der i3 in den Sinn, denn er ist nicht nur wegen seiner CFK-Karosse einzigartig, sondern auch wegen seiner Historie innerhalb der BMW, die ich dank eigener Beratungsprojekte anno 2013 und aus Berichten dort angestellter Freunde/Bekannter recht gut kenne. Die „Spinner von der i-Truppe" genossen anf. der 2010er Jahre im FIZ (BMW Entwicklungszentrum) einen zweifelhaften Ruf, da sie doch das Auto völlig anders dachten als ihre eingefahrenen Kollegen. Da ich schon wegen meines Anteils an der Erfindung der Mia und meines Wissens über die diversen Diesel-Lügen eine ordentliche Affinität zu giftfreien Antrieben hatte, nutzte ich jede freie Minute meiner 10 Monate im FIZ, mich zum i3 aufzuschlauen. Davor, mir gleich einen zuzulegen, schützte mich mein Geiz.

Nun, nachdem die Öl-Lobby zumindest den deutschen Angsthasen erfolgreich eingetrichtert hatte, das Vaterland würde untergehen, wenn die Autos nicht mehr stinken dürfen, brachte das Jahr 2024 einen deutlichen Einbruch der Gebrauchtpreise bei den BEV. Gute Zeiten für Käufer. Nach einigen Monaten der Beobachtung erschien mir dann einer aus 5/19 mit >100.00 km aus MZ allzu verführerisch, hatte er doch schon den „großen" Akku und eine hinreichende Grundausstattung. Er wird meinen braven E-Niro nicht ersetzen, den ich für eines der besten aller bisher verkauften BEV halte, aber er wird ihn ergänzen um ein schönes „Spielzeug" für den nimmermüden Inschenjör in mir, der immerzu alles verbessern muss. Mal sehen, was mir so einfällt...

Zunächst erklärte mir mein Freund Klaus (der u.A. seinen dritten i3 hat), wie man sich ins „Geheimmenü" klickt (erkläre ich weiter unten unter „Tipps und Tricks"). Ergebnis: der Akku hat noch 36,7 kWh aktiver Kapazität. Bezogen auf die Werksangabe der Nettokapazität der neuen Akkus von 37,9, hat er gerade mal 3,16% abgebaut, also fast 97% Rest-Kapa, was angesichts der Laufstrecke ein Beweis für eine sehr vernünftige Nutzung seitens der Vorbesitzerin ist, die lt Navi 5 Jahre fast ausschließlich im Rhein/Main-Gebiet umher gefahren ist. Allerdings schreiben Eigner von nagelneuen 120ern, dass bei Ihnen bis zu 39,8 kWh angezeigt werden, bezogen darauf würde mein SoH von 37,9 einen Verlust von 7,8% bedeuten, immer noch sehr gut für die Laufleistung:

So schaute er mich an: so stand er dann zuhause:

Räder:

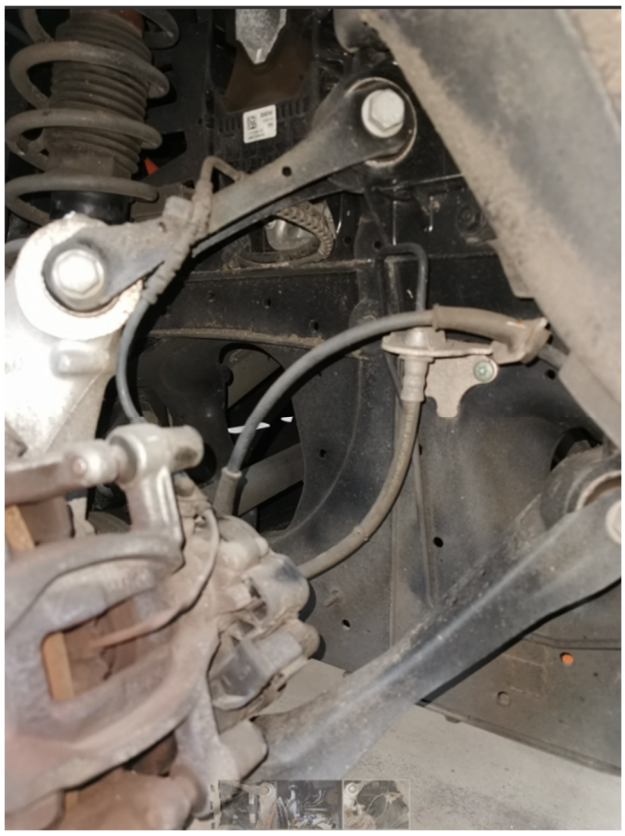
Meiner kam mit 8 Alurädern des 427er „Sternspeiche“ Styles, also der Basisausstattung, 4 mit 9 Monate jungen Bridgestone Winterreifen und 4 mit gut 1jährigen Conti Sommerreifen. Vorn und hinten 5Jx19 ET43, also v/h tauschbar. Also erstmal kein Ersatzbedarf. Auch, wenn meiner Frau die 428er besser gefallen. 20 Zoll kommen mir eh nicht drauf, die 19er haben für meinen Geschmack ja schon zuviel Metall und zu wenig Gummi. So sähe er mit der 428 „Mischbereifung“ (hinten dann 175/60R19) aus:

Im Januar 25 habe ich dann erste Montageversuche mit anderen Rädern gemacht: 17 Zoll passen hinten nicht über die beiden oberen Querlenkerösen. In 18 Zoll gibt’s keine geeigneten Räder (6J x 18 mit ET ca. 40) und schon gar keine geeigneten Reifen (185/65R18). Insofern hat sich mein Wunsch nach mehr Gummi statt Alu schon wieder erledigt. ☹️

Fahrwerk:

Vorderachse (McPherson mit separaten Alu- Zug- und Querlenkern , Alu- Schwenklager):

Hinterradaufhängung: 5-Lenker (einlagige Stahlblechlenker, schweißfrei), Alu Radträger:



Für das Alter und die Laufleistung in erstaunlich gutem Zustand.

Die Bremsscheiben sahen so aus, wie sie nach den geschätzt 2 Monaten Standzeit halt aussehen: verrostet. Aber kaum eingelaufen, also noch rettbar. Was sich nach ein paar Bremsungen (mehrfach aus 120 in „N“ auf 40) deutlich besserte. Bei einem solchen Auto hinten Scheibenbremsen ist halt fehlkonstruiert, das hat Herr Diess dann bei VWs i“D“3 besser gemacht… 😉

Bei dieser Gelegenheit bekamen die wenigen Stahlteile/Gewindeüberstände dann meine bekannte „Behandlung“ mit Kettensprayfett.

Lenkrad:

Das hat zwar einen hübschen blauen Ring, ist aber aus Plastik, auch, wenn in allerlei Anzeigen „Lederlenkrad“ dazu gesagt wird. Ich habe schon angefangen, nach Verbesserungen hin zu tierischem Leder zu suchen und werde, bei Erfolg, berichten.

sowas findet man in ebay, angeblich echtes Leder. MEWANT Handstitch Schwarzes Echtes Leder Lenkradbezug für BMW i3 2013-2022 | eBay

billiger:

Lenkradbezug Leder Lenkradhülle für BMW i3 2013 - 2022 | eBay gekauft 8.8.24

Lenkradbezug Leder Lenkradhülle für BMW i3 2013 - 2022

- **Anti-Rutsch beschichtete Innenseite.**
- **Material: echtes Leder.**
- **Lieferumfang: Umfasst nur das Leder Lenkradbezug**
- **Einfache Montage: erfolgt durch überziehen**
- **Das Lenkradbezug muss straff sitzen, daher braucht man ein wenig Kraft um es über das Lenkrad zu ziehen.**

Lässt sich ohne allzu schlimme Verrenkungen aufziehen. Trägt recht dick auf, innen bleiben fast 20 mm offen, haftet dann aber im Fahrbetrieb rutschfrei. Als preiswerte Lösung durchaus akzeptabel.

In USA-AZ: Contourz Pro Grip™ Leather (dashtopper.com)

Armaturenbrett:

Die große Fläche vorn unter der Windschutzscheibe mag ja aus natürlichem (Faser-) Material sein, sieht aber billig aus und spiegelt im Sommer in der Scheibe. Da gehört was lichtechtes schwarzmattes hin. Ideal aus Textil oder Velours, was sich auch akustisch positiv auswirkt.

In USA und Australien zu finden: Dash Topper

https://dashtopper.com/i-31655460-2015-bmw-i3-dash-cover.html tolle Auswahl, exportiert aber nicht. **Wer hat nen hilfsbereiten Kontakt in Phoenix/AZ?**

Coverking Velour Mossy Oak Dash Cover for 2018-2021 BMW i3s | eBay

Suede Dash Mat Cover For BMW 2014-2020 i3 & i3s i01 WELLvisors 3-777BM030 | eBay

Laderaum-Schutz:

BMW i3 ab 2013 Kofferraumschutz - Hatchbag

Blenden für Armaturenbrett/Handschuhfach:

BMW 51456801324 Satz Blenden I-Tafel Holz Eiche dunkel - LEEBMANN24

Fußstütze + Pedalauflage:

FußStütze alle Modelle i3 / i3s in neuem Design - i3 - Allgemeine Themen • BMW i3 - Elektroauto Forum (goingelectric.de) - davon rate ich ab, denn mit nassen Schuhsohlen kann man abrutschen.

12V Batterie:

BMW hat eine kleine (wie Motorradakku) 12V 20Ah AGM-Batterie verbaut. Diese lädt sich über den Fahrakku automatisch nach – man sollte nicht extern nachladen. Ob es Sinn macht, die AGM durch eine LFP zu ersetzen, weiß ich noch nicht, würde sicherheitshalber aber davon abraten. Gute (englische) Anleitung zum Tausch: (328) How To Replace The 12V Battery in The BMW i3 | GUIDE - YouTube

Frage: kann die mehr Platz (Kapazität) bekommen? -> Eher nicht bei den beschränkten Platzverhältnissen. Allerdings werde ich unter dem Rücksitz suchen, ob dort Raum für eine 2te ist, die dem Verstärker etwas mehr Impulsleistung gibt. Lt. ersten Beobachtungen lädt der i3 diese mit nie mehr als 14,5 VDC, also darf das wohl eine LFP werden (Frage: was empfiehlt BMW?). Ich empfehle nicht, 2 unterschiedliche Zellchemien parallel zu betreiben. Daher: vorn und hinten Blei (mögl. AGM) oder vorn und hinten LFP. Platz für PV auf dem Dach? Verfügbar: B= L=

https://de.eco-worthy.com/products/130wp-12v-semi-flexibles-solarmodul-monokristallin?_gl=1*1tp2wiu*_up*MQ..*_ga*Njc4Njk3ODYxLjE3MjI2MjMyNjc.*_ga_95RW75XJTB*MTcyMjYyMzI2Ni4xLjAuMTcyMjYyMzI2Ni4wLjAuMTk2OTMyNjEyMA..*_ga_K7G5X8DHX5*MTcyMjYyMzI2Ni4xLjAuMTcyMjYyMzI2Ni4wLjAuODIxNzc4OTA3&gclid=Cj0KCQjwh7K1BhCZARIsAKOrVqEtbO1gxaWZqgyFMbR3_evif0wL7Qv1MXuNIf4lj67hlzSSZaS3eBYaArVCEALw_wcB

Audio:

Original sitzen 6x9“ ovale Tieftöner unten seitlich in den A-Säulen plus 4 Zoll Breitbänder seitlich nicht allzu hoch in den Türen. Das war's. Die Musik spielt auf Bauchhöhe von links und rechts, das hat mit dem, was ich mal gelernt habe, nichts zu tun. Tonal klingt‘s nichtmal schlecht. Das optionale HarmanKardon-System muss ich mir noch anhören, steht aber im Ruf, wie alle HK-Anlagen, überspitzt zu klingen. Also müssen die A-Säulen-Verkleidungen raus, die Trennlinie zwischen den beiden Teilen (aufreißbar) bleiben für die gute Funktion des Fenster-Airbags und das schwarze untere Teil muss umgestaltet werden, damit dort Mittel- und Hochtöner sitzen können, die korrekt ausgerichtet werden. Dazu braucht man erstmal:

A-Säulen-Verkleidungen:

BMW I01 i3 Blende A Säule links Cover column A left 7275667 51437275667 | eBay

BMW I01 i3 Blende A S□ule rechts Cover column A right 7275668 | eBay

Platz unter der Rücksitzbank suchen für einen Verstärker (Match 7?)

Ggfls Einbaubox für Subwoofer an der Stelle des Range-Extenders bauen (falls nötig)

Upgrades:

BMW i3 Standard Soundsystem verbessern | dank DSP-Verstärker deutlich besserer Klang und Leistung! (youtube.com)

BMW i3 Lautsprecherupgrade mit Zusatzhochtönern im ausgerichteten Aufbaugehäuse zum Selbsteinbau (youtube.com)

ReWave DE V12 16x9 VO1 (youtube.com)

Da der i3 aber keine Musikfiles mit maximaler Auflösung („wav“) abspielen kann, erübrigt es sich, dass ich mir die Arbeit mache, da was richtig Gutes einzubauen. Alle MP3 klingen in meinen verwöhnten Ohren wie grauer Matsch. Er kann maximal FLAC, das nennt sich zwar „verlustfrei komprimiert“, klingt aber in meinen Ohren ziemlich dynamikreduziert. Echt traurig.

Döngel zum Auslesen der Daten: (kommt noch)

Software: Handy_app (kommt noch)

Android im i3? (kommt noch)

Zusätzliche Verbesserungsideen:

PIMP your BMW i3s - 6 Erweiterungen für meinen BMW i3/s (youtube.com)

Glätten des Unterbodens für bessere Aero → ?

Wo saß der 9 LiterTank des REX? Ist der Raum anderweitig nutzbar?

Gibt es bessere Bremsscheiben (Teves High-C“)?, die nicht so stark rosten?

Abdichtgummi für Frunk? Es ist noch deutlich Platz für einen höheren Rand bis unter die Fronthaube…

Zubehörlieferant: wokeby i3 - Google Suche WOKEBY - Produkte - BMW i3 Komplett-Set WOKEBY - Produkte - BMW i3 Kofferraumerweiterung

So, nun erFAHRen wir die Plastikkiste mal:

FAHRversuchsbeobachtungen:

Tacho:

verglichen mit GPS-Daten geht der Tacho mit den serienmäßigen 155er Rädern um 2 km/h vor, was, verglichen mit anderen PKW, eine eher geringe Voreilung ist. Also behutsam bleiben beim Ausreizen von Geschwindigkeitsbegrenzungen 😉

Die **Lenkung**⁉️

kehrt bei geringeren Geschwindigkeiten nicht alleine in die Mittenposition zurück. Dies habe ich bei verschiedenen i3 in deutlich unterschiedlicher Stärke festgestellt. Kann mit unterschiedlicher Reibung im Lenkgetriebe zu tun haben – sollte ansich einstellbar sein. Die Lenkkräfte sind eher „deutsch“ als „amerikanisch gefühllos“, aber nicht zu schwergängig. Kann man sich dran gewöhnen.

Außerorts, insbesondere auf der BAB, fällt die sehr direkte Lenkansprache auf, BMW-typisch halt. Über 110 km/h fällt es schwer, einen sauberen Strich zu fahren – der Fahrwerker in mir hat den Eindruck, die Hinterachse würde schlecht führen (Nachspur?). Ich habe dem etwas entgegen gewirkt, indem ich hinten 2 – 3 Zehntel mehr Luftdruck in den Reifen fahre als vorn. Das gilt für 155/70R19 auf 5 Zoll rundum. Ich kann berichten, dass sich das mit „Mischbereifung“ (also 175er auf 5,5 Zoll hinten) spürbar verbessert, mit Bridgestone isses dann gut, mit Michelin fährt die Kiste weiterhin zu nervös (über 110). BMW neigt leider dazu, solch hibbelige Nervosität als „sportlich“ zu verkaufen. Im Fahrmodus „Eco pro“ und mit „meinen“ Reifenluftdrücken stellt sich eine sehr gute Lenkpräzision ein, es macht richtig Spaß durch enge Gässchen zu zirkeln. Für die Autobahnhatz ist der i3 eh nicht geschaffen.

Abrollkomfort

ist nicht die Domäne des i3. Akustisch (vorn) schlimmer als mechanisch. Klar, mit 17 statt 19 Zoll Felgendurchmesser wäre mehr Platz für besänftigendes Gummi/Luftpolster gewesen, aber damals dachte man halt, das wäre dem Rollwiderstand abträglich. Oder man konnte sich gegen die Wünsche der Designabteilung nicht wehren. Die Rad/Federwege sind verhältnismäßig kurz, der Platz für ordentliche Wickeldurchmesser der Federn ist nicht vorhanden – all das macht es dem Fahrwerker schwer, dort noch einen minimalen Restkomfort zu realisieren. Das Domlager(? – ein Tscheche meint, das sei die Dämpferstange) poltert (anscheinend in allen i3) so, dass ich es, wäre das ein Opel, erneuern würde. Die Dämpferabstimmung ist den Kollegen in München allerdings, wie so oft, recht gut gelungen. Lt. Berichten ist der i3S deutlich härter abgestimmt. Ich hab mit einen i3S-Federbeinsatz gekauft und werde berichten.

Kurvenräubern…

sollte man mit den schmalen 155er Reifen sein lassen. Er liegt zwar recht präzise auf der Straße, aber angesichts des Reifenverschleißes der grenzbelasteten Hinterreifen sollte man es nicht übertreiben. Der i3 ist trotz harter Abstimmung nicht als Rennwagen gedacht. Es gibt zwar Eigentümer, die über die 175/195er Bereifung des i3S hinaus mit i8-Alurädern bis zu 215er eingetragen bekommen haben sollen und damit von irren Querbeschleunigungen berichten, aber der eigentliche Sinn des i3, verbrauchsarm von A nach B zu fahren, wird von solchen Tunings auf den Kopf gestellt. Zumal solch ein aufgemotzter i3 dann aussieht wie ein Spielzeugauto von „Hot Wheels“. Wie sagte der Affe, der in die Seife biss? 😊

Dynamik:

Die 170 PS im doch eher leichten Auto vermitteln guten Beschleunigungsspaß. Im „Comfort“ Modus. Im alltagstauglicheren Eco-Pro-Modus ist das Gaspedal indirekter übersetzt, was die Dosierbarkeit verbessert. Dank „KickDown-Funktion“ geht es im Falle des Falles dann doch richtig ab. Der i3S hat eine noch direktere Gaspedale-Kennlinie, die dem Fahrer vormacht, die angeblichen 14 Mehr-PS spüren zu können… Querdynamik ist wegen der 155er „Trennscheiben“ limitiert (s.o.). Auf Landstraßen vermittelt die sehr präzise Lenkung einen guten Fahrbahnkontakt, das Auto fährt zielgenau dort hin, wo es soll. Auf der Autobahn, gerade auch bei Seitenwind, neigt diese Direktheit aber schon zur unschönen Nervosität, insbesondere mit (schmalen) Winterreifen.

Windgeräusche…

sind – trotz der rahmenlosen Seitenscheiben – erstaunlich gering. Die Übersichtlichkeit ist trotz dicker A-Säulen und zu tief sitzender Rückfahrkamera ohne Blend/Verschmutzungsschutz hinreichend. Ohne Parkpaket kann ich den i3 aber nicht empfehlen.

Die **Sitze…**

…sind schlecht. Man kann zwar eine ordentliche Sitzposition finden (weil die Lenksäule sich weit genug rausziehen lässt), aber die Sitzpolster sind eher hart und bieten kaum Seitenführung. Die Sitzhöhenverstellung ist schlichtweg Murks, schwere/unsportliche/ältere Menschen kriegen den nicht nach oben ohne auszusteigen. Die Sitzlehnenneigung ist nur in (zu groben) Stufen einzustellen. Der Fahrergurt ist zwar nicht höhenverstellbar, schneidet aber nicht in Hals oder Schulter, für meine Größe (1,84) passt das. Schade, dass die Beifahrerlehne nicht ganz nach vorn umlegbar ist, was ein Durchladen langer Gegenstände ermöglichet hätte. Der Smart 4/4 hat das - ich fand es dort toll. Da haben die Münchner nicht mitgedacht.

Die Rücksitzlehnen sind in 50/50 Teilung getrennt umlegbar. Und können in 2 Winkeln individuell fixiert werden: schräg zum Sitzen und senkrecht, damit der Wasserkasten im Kofferraum bis vorn geschoben werden kann, so passen dann 6 Stück hinein. Clever vom Audi A2 abgekupfert! Dass die Kopfstützen der Rückbank flach umkippbar sind, verhilft zu etwas weniger eingeschränkter (Rück-)Sicht. Ohne Rückfahrkamera wäre es trotzdem schwierig.

Die Lenksäulenverstellung ist, wie schon erwähnt, ausgezeichnet: sowohl in Höhe als auch im Auszug mit ordentlichem Einstellbereich. Mit funktionaler mechanischer Klemmung.

Fahrmodi:

Die Klimatisierung ist in EcoPro+ deutlich reduziert, Vmax dabei auf 90 km/h begrenzt – das ist wirklich nur für den Notfall der akuten Reichweitenangst. Das Fahrpedal wirkt in EcoPro und EcoPro+ eher indirekt im mittleren Bereich, das Auto hat in „comfort“ ein deutlich direkter übersetztes Gaspedal, bei anderen Autos entspricht sowas „sport“. Allerdings lässt sich die indirektere Dosierung im mittleren (normalen Fahr-) Bereich in EcoPro gefühlvoller bedienen, was im Stadtverkehr angenehmer ist. Nach Fzg.-Neustart ist immer der „Comfort“-Modus drin. Schade, dass er sich nicht die letzte Einstellung merkt (lässt sich aber per Bimmer-Code ändern 😉). Fährt man in Eco Plus auf der BAB und möchte mal kurz über die voreinstellbare Geschwindigkeitsgrenze von max. 130 km/h, geht das mit Vollgas (Kickdown) problemlos. Gut, denn dabei zuerst mühsam in den „schnelleren“ comfort-Modus umzuschalten würde mein Geduldspotential überstrapazieren (siehe e-Corsa). Diese Grenze lässt sich im Menü auch auf andere Geschwindigkeiten einstellen. Mehr als 150 lässt BMW im i3 eh nicht zu.

Tempomat:

Meiner hat nur den normalen Tempomaten, der traditionell funktioniert. Leider hat er nicht den optionalen Abstandshalte-Assistenten (ACC), den man nicht mal nachrüsten kann, weil dafür eine Kamera vorhanden sein müsste. Andere berichten, dass der, weil er nur von einer Kamera ohne Radar/Lidar-Unterstützung geführt wird, bei schlechten Sichtverhältnissen aussteigt. Das hatte ich auch im italienischen Fiat bemängelt. Immerhin erkennt diese optionale Kamera Schilder – das vermisse ich schon.

Bedienung:

Einige Funktionen sind am Lenkrad bedienbar, manche in der Mitte des Armaturenbretts und viele von der Mittelkonsole aus per BMW-typischem Dreh/Drück-Schalter. Der Bildschirm ist kein „Touch“-Screen. Ist alles Gewöhnungssache, aber die wichtigste Taste ist rechts am Lenkrad: Sprachsteuerung. Die funktioniert sogar erstaunlich gut. Auch Telefonieren geht flott von der rechten Lenkradspeiche aus: Taste und Drehrad mit Anzeige im Tachodisplay. Die Freisprechanlage klingt dabei für beide Seiten natürlich (nicht in jedem Auto so). Den „Reise-Bordcomputer“ habe ich mir auf die Direktwahltaste 8 gelegt, denn den brauche ich bei meinen Verbrauchsfahrten oft. Da ich das kleine Navi („Business“) habe, lässt sich dessen Anzeige leider nicht zusammen mit der Navianzeige darstellen – dazu ist das Display zu schmal. Also nutze ich manchmal mein Handy mit Google Maps zum Navigieren und spare mir das eingebaute. Zumal sich BMW die Aktualisierung der Navikarten mit 120€ vergolden lässt. Der Umbau auf das große Display ist recht aufwändig und teuer. Aber machbar.

Die Lenkstockhebel sind nicht als Schalter, sondern als Taster ausgelegt, man erkennt also nicht an deren Raumlage, was momentan eingeschaltet ist. War schon im letzten Vectra so, finde ich gewöhnungsbedürftig. Um den Regensensor zu aktivieren, muss man auf den axialen Kopf des rechten Hebels drücken. Nach Abschalten des Autos behält er sich das nicht.

Radio:

Der DAB-Empfang ist ansich gut. Die Funklöcher oberhalb von Königstein, die in bisher allen getesteten Autos zu nervigen Aussetzern führen, verschweigt der i3 und glänzt durch besseren Empfang als unsere Kias. Im Dorf fängt er aber leider an 2 Stellen doch Aussetzer, in Limburgs

Häuserschluchten ist der DAB-Empfang grausam. UKW funktioniert besser, klingt aber zurückhaltender.

Der tonale Klang ist akzeptabel mit vernünftigem Bass, die schlechte räumliche Darstellung der Klangbühne ist der Montageposition der Breitband-Lautsprecher in den Türen geschuldet. Ich muss mir die Harman-Anlage mal im Vergleich abhören, in vielen anderen Autos klangen die Abstimmungen des Harman-Konzerns aber meist unausgewogen grell. Kann sein, dass ich da noch selbst was „zaubern“ werde. Ein CD-Spieler fehlt. Er hat einen USB-Input für eigene Musikdaten. Unkomprimierte „wav“-Formate liest er selbst mit passend formatiertem Stick (Fat32) nicht, flac ist das geringst-reduzierte, nimmt er ohne Theater. MP3 kommt mir nicht ans Trommelfell - nicht gut für verwöhnte Öhrchen…

Bremsen:

Scheibenbremsen rundum, vorn belüftet. Hinten bremst die Rekuperation des E-Motors zu 95% alle Alltagsverzögerungen weg, die Scheiben rosten und die Haftung der Beläge schläft ein, die Hinterreifen leiden. Daraus hat Herr Diess gelernt und dann bei VW stattdessen weit besser geeignete Trommelbremsen verwendet. Also immer daran denken: mind. 1 mal pro Woche Rost wegbremsen: dazu auf einer freien geraden Strecke auf min 120 beschleunigen, im Rückspiegel prüfen, dass Niemand hinten dran irritiert wird, den Fahrwahldrehschalter auf „N“ drehen und sogleich ordentlich (nicht so fest, dass das ABS regelt) bremsen, bis man auf ca 40 km/h runter ist; wieder auf 120 und das Ganze 2 bis 4 mal wiederholen, falls hinter Einem noch Keiner ausgeflippt ist. Solange Rost vorhanden ist, hört man dabei die Bremse schaben. Spätestens wenn die Bremsen stinken, aufhören. Im Kia habe ich beim ersten Scheibenwechsel die „high-C“-Scheiben von ATE (mehr Kohlenstoff in der Legierung) montiert, die weniger rosten als der billige Originalschrott. Muss noch suchen, ob es für den i3 auch sowas gibt. Da die hintere Bremse beim Hecktriebler mehr leidet als die vordere, kann man solche „Freibremsungen“ nur für hinten machen, indem man statt des Bremspedals nur die Handbremse zieht. Keine Angst, davon geht nix kaputt, solange man es nicht übertreibt. Solche Bremsungen nie in Kurven machen! Das könnte das Dach zerkratzen… 😉

Die Rekuperation hat beim i3, anders als bei fast allen anderen BEV, keinen Durchgriff vom Bremspedal. Dafür ist halt eine nicht verstellbare recht deutliche Reku im Fahrbetrieb immer wirksam („i-drive“ genannt). Somit „braucht“ man die Bremsen im Alltag so gut wie nicht. Wenn man dann mal „hinlangt“, dann tun sie was sie sollen, fühlen sich aber meist stumpf an, was erst nach dem oben beschriebenen „frei bremsen“ besser wird. Achja: die Reku wirkt bis zum Stillstand. Es sei denn, man bleibt bergab stehen, dann rollt das Auto sanft vorwärts. Rückwärts hält der Hill Assist, vorwärts würde ein AutoHold helfen, den BMW leider vergessen hat. Also doch Bremse treten!

Verbrauchsfahrt:

18 bis 26°C im Aug 24 über meine bekannte B8-Strecke Runkel-Oberursel und zurück: -> 11,9 kWh/100 km. Dabei Rückfahrt mit A/C Kühlung und Radio. Mit 155er Conti Sommerreifen 2,8/3,0 bar. Eine Woche später bei über 30°C, also Klimakühlung ziemlich aktiv, stieg dieser Wert auf 12,7, was immer noch gut ist. Hätte ich nicht meinen E-Niro, das Sparwunder, wäre ich sogar angetan. Eine abendliche Fahrt zum Koblenzer Treff (60 km einfach fast nur BAB mit 110-115 km/h) zeigte dann aber schon einen Verbrauch von gut 15, was nicht gerade von einer guten Aerodynamik des i3 zeugt. Ist halt doch eher ein Auto für Ballungsgebiete, also bis 100 km/h. Nach gut 1500 km im sommerlichen

Mischbetrieb (auch BAB) pendelt es sich bei 12,8 – 13,4 ein. Die Aerodynamik ist mit Cw = ca 0,3 halt nicht ideal. Später, mit Temperaturen im einstelligen Bereich, geht die Anzeige dann doch so langsam über die 14,0, im gesamten Winter mit Winterreifen und Minus-Temperaturen braucht der i3 dann doch schon 16 bis 18. Das kann der Niro (etwas) besser. In der kurzen Übergangszeit des Frühlings, also ohne viel Heizung oder Kühlung, schafft die Kiste auch wieder unter 13, mit AC pendelt es sich dann oberhalb 22°C doch wieder knapp über 13 ein. Also sehr ähnlich meinem E-Niro, der aber mehr Power hat und deutlich schwerer ist. Sprich: einen effizienteren Antrieb hat.

Im Mai 25 habe ich beim örtlichen BMW-Händler die 6-Jahres-Inspektion machen lassen: 401€ mit Wechsel der Bremsflüssigkeit, des Innenraumfilters (Aktivkohle), Aussaugen und Waschstraße. Und freundlichem Servicepersonal. Die Garantie des Fahrakkus ist leider schon abgelaufen. Aber wohl nicht nötig.

Tips & Tricks:

Viel mehr Infos und ich habe viel gelernt dort:

FAQ - Wissenssammlung für den i3 [Update 30.07.2023] - i3 - Allgemeine Themen • BMW i3 - Elektroauto Forum (goingelectric.de)

Die Videos des Wieners Harald:

BMW i3 "Tips" (youtube.com) BMW i3 "Tips" Teil 2 (youtube.com) ab Teil 3 gibt es leider viel Reklame... BMW i3 - "Tips und Tricks" Teil 3 (youtube.com), Teil 4 bis x gibt es auch noch...BMW i3s - 5 Jahre+SoH (youtube.com) DeeFocus DE V15 16x9 VO1 (youtube.com)

Interessante Informationen (in englischer Sprache): CO2-neutrale Zukunft: Familie Rüngeling | 1KOMMA5° Erfahrungen (youtube.com)

Und in deutsch: BMW i3 Tipps, Tricks und versteckte Funktionen 2022 120ah

Service- / Geheim-Menü:

SoH (state of health) auslesen beim BMW i3:

0	die Fahrgestellnummer ("VIN") bereit legen und deren letzte 5 Ziffern summieren.
1	Fahrbereitschaft herstellen (mit getretenem Bremspedal und gez. Handbremse)
2	am Tachosdislay links seitlich den Knopf lange (mind. 3 Sek.) drücken
	bis ein Servicemenü erscheint mit nach Nummern sortierten Action points,
	den Knopf loslassen.
3	denselben Knopf kurz drücken, nach dem dritten Druck erscheint "Entriegeln"
4	den Knopf nochmals lange drücken, bis "Code" erscheint.
5	den Knopf nun so oft drücken, bis die Zahl aus der Summe (siehe oben) erscheint
6	nun per langem Druck auf den Knopf wieder ins vorherige Menü zurück
7	nun den Knopf sooft kurz drücken, bis "13" erscheint
8	nun per langem Druck auf den Knopf wieder ins vorherige Menü zurück
9	nun wieder durchklicken bis (8)=SoH in kWh, "9"=SoC in %, 10 (SoC kWh)

1. Als Video: BMW i3 Servicemenu (Geheimmenu) Freischaltung (youtube.com)

Weitere links:

Einstellen der Düsen für das Scheibenspritzwasser:

> Scheibenwischer schlecht? - i3 - Allgemeine Themen • BMW i3 - Elektroauto Forum (goingelectric.de)

Bessere Luft im Innenraum: **Pollenfilter** gegen eines mit Aktivkohleschicht austauschen.
https://www.youtube.com/watch?v=BKxpaoOOk68

Ein Lieferant für Pollenfilter: www.ev-doc.com

Software update:

So findet man die Nummer der aktuell installierten SW:

Neuerungen Update! - Seite 9 - i3 - Allgemeine Themen • BMW i3 - Elektroauto Forum (goingelectric.de)

So findet man die Nr der neuesten SW: Siehe Haralds Video 4, gleich zu Beginn.

So aktualisiert man: mit USB-Stick (64 GB) (kommt noch)

Einstellung **Türöffner** (engl.): www.youtube.com/watch?v=Do2PTylYq5s

Getriebeöl (Differenzial) sollte ab 100.000 bis spätestens 150.000 km gewechselt werden. Das geht sehr teuer bei der BMW-Werkstatt oder so: https://gonium.net/post/2023-03-13-bmw-i3-getriebeöl-wechseln/

25 Videos, wie man das komplette Auto zerlegt: (9) BMW i3 Strip Down - YouTube

Reifenrechner: https://www.reifenrechner.at/index.html ... distanz=15

Elchtest i3: https://youtu.be/-tlqZBzFBAw?si=vUsT_EEeQh_X74td