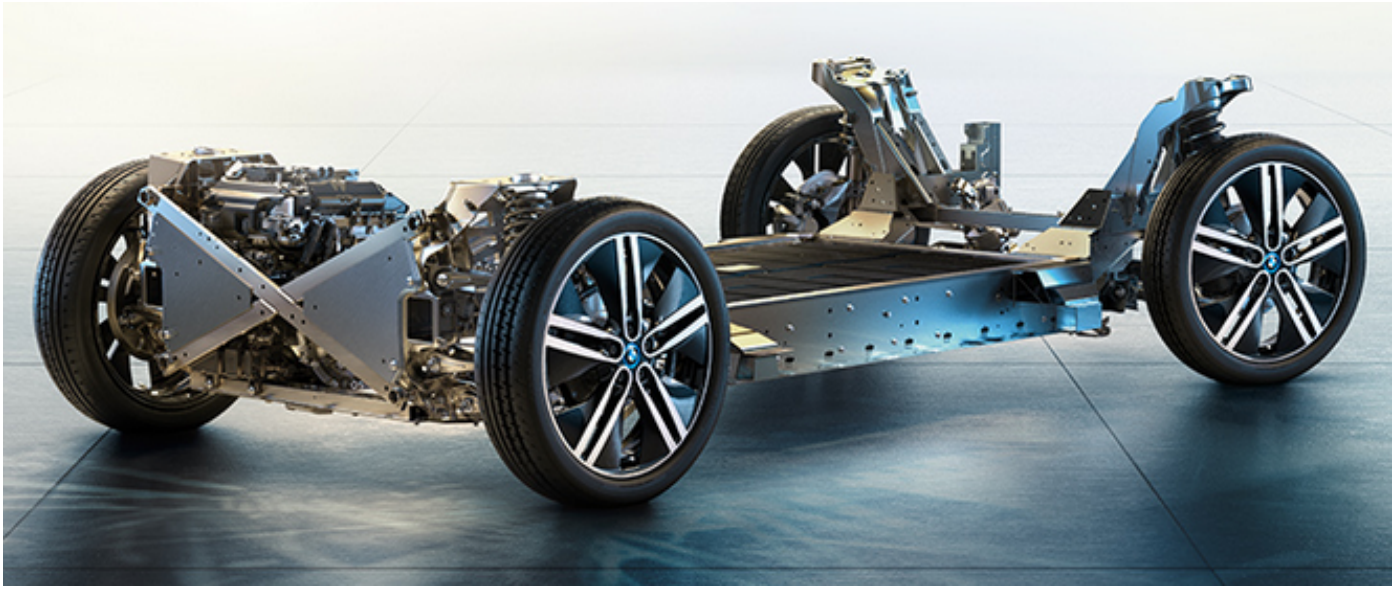
BMW i3 - der Minivan als Innovationsträger 22.11.26 km

Fahrgestell (fast kpl. aus Alu) mit zentralem kubischen Akkukasten:





Oben das Fahrgestell, unten der (schwarze) CFK-Body (die gelben Halter gehören nicht dazu!)

Bilder aus der öffentlichen Datensammlung von BMW.

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?)

Es gibt optional den **i3S**, der 185 statt 170 PS Spitzenleistung hat und eine Fahreinstellung „Sport“ mit noch nervöserem Gaspedal. Und breitere Reifen mit etwas härteren Dämpfern und 1 cm weniger Bodenfreiheit. Äußerlich erkennbar an 20 Zoll Rädern mit schwarzen Kunststoff-Radlaufverbreiterungen und vorn unten an der Schürze blauen Applikationen:



Bild von BMW Sperber (öffentlich)

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 großen 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. Die beste Art eines Hybrids. 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 Ende 18 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 wirkungsvollen 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. Es ist anzuraten, das Getriebeöl im Differenzial (0,5 Liter 9XHO-V0R8-C00P-40JW) alle 100.000km zu wechseln. Dazu bietet YouTube Anleitungen – bzw: siehe ganz unten.

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. Unfallautos belegen, dass diese Konstruktion sehr stabil ist. 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 gegenläufiger Portaltüren, die nur zu öffnen sind, wenn die vorderen schon offen 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 Lehnen der Vordersitze kann man zwar ein paar Grad vor neigen, aber leider nicht eben (wie das der Smart 4-4 kann) zum Laden langer Gegenstände. Leider haben nicht alle Fachabteilungen in München gut mitgedacht.

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

Fahrwerk:

Ähnlich wie in 1er und 3er wird vorn eine McPherson Federbeinachse verwendet - hier mit unterem Dreieckslenker 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 einem 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 und folglich höherem Verbrauch. Nunja, da dürfte Marketing mitbestimmt haben, denn der i3 war niemals preiswert und sprach somit eher eine design-affine Oberschicht an Käufer*innen an – und solche Kund*innen mögen gern ein „stämmiges“ Fahrgestell. Dank des Heckantriebs und des großen Vorderrad-Einschlagswinkels (reduziert beim i3S wegen der breiten Vorderreifen) 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“, ich habe das noch nie ausprobiert.

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 in Wikipedia 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 TeslaM3 sollte ich besser vergessen. Habe zudem viele BEV und ein paar PHEV gefahren um sie zu bewerten. Aber besaß 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 im FIZ 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 anno 2013 im FIZ, mich zum i3 aufzuschlauen. Davor, mir gleich einen zuzulegen, schützte mich mein Geiz, denn das Ding kostete mit guter Ausstattung 50 Riesen.

Nun, nachdem die stinkende 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 Ausstattung. Er wird meinen braven E-Niro nicht ersetzen, den ich für eines der besten aller bisher gebauten 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 hatte beim Kauf noch 36,7 kWh aktiver Kapazität. Bezogen auf die Werksangabe der Nettokapazität der neuen Akkus von 37,9, hatte 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 einzelne 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, somit 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:



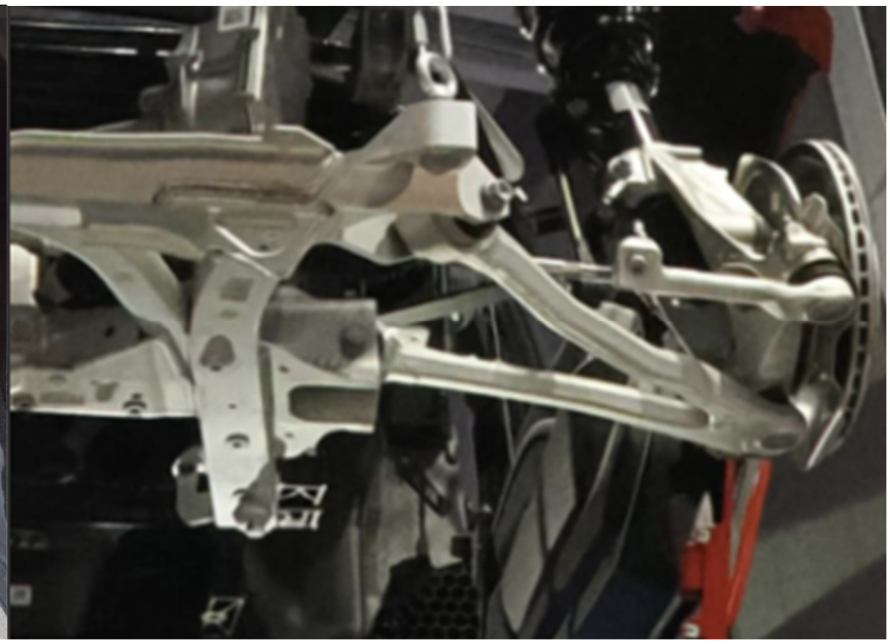
Im Januar 25 habe ich dann erste Montageversuche mit anderen Rädern gemacht: 17 Zoll passen hinten nicht über die beiden oberen Querlenkerösen. In 18 Zoll gibt’s keine geeigneten Räder (6J x 18 mit ET ca. 40) und schon gar keine geeigneten Reifen (185/65R18). Insofern hat sich mein Wunsch nach mehr Gummi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

Fahrwerk:

Vorderachse (McPherson mit geschmiedeten Alu-Dreieckslenkern mit verschränkt liegenden inneren Büchsen, Alu- Schwenklager), Zahnstangenlenkung vor Radachse, Alu-Subframe:



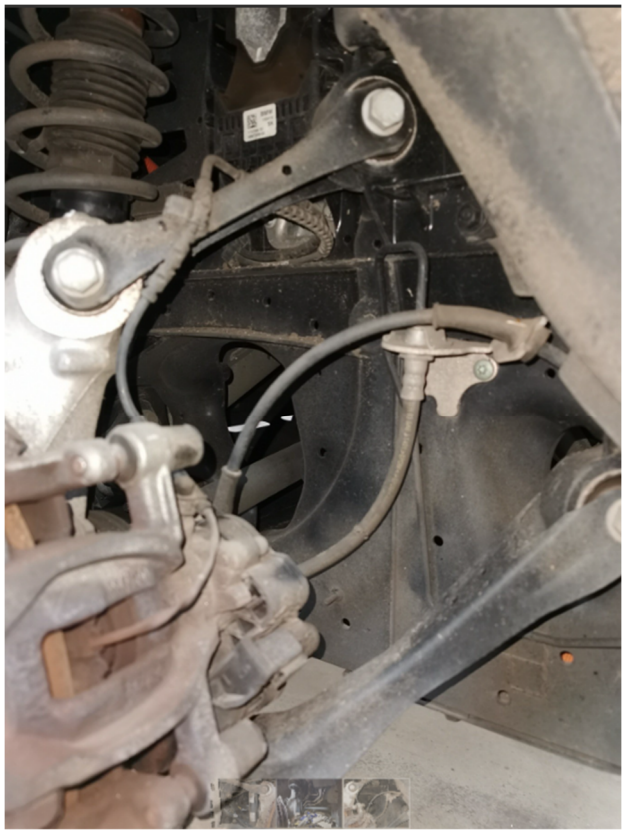
Blick von vorn



rechtes Bild aus der Münchner BMW-Ausstellung von Chris Wolf

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 bewährte „Behandlung“ mit Kettensprayfett, die ich jährlich wiederhole.

Lenkrad:

Das hat zwar einen hübschen blauen Ring, ist zwar aus einer Art Leder, das sich aber wie Plastik anfühlt. 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.

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 (dunkel)mattes hin. Ideal aus Textil oder Velours, was sich auch akustisch positiv auswirkt.

In USA und Australien zu finden: Dash Topper

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

https://dashtopper.com/i-31655460-2015-bmw-i3-dash-cover.html tolle Auswahl, exportiert aber nicht. Habe es schließlich in Aliexpress gefunden.

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:

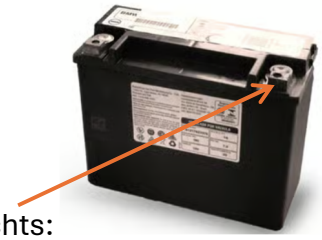
BMW 51456801324 Satz Blenden I-Tafel Holz Eiche dunkel - LEEBMANN24

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 AGM-Batterie verbaut. Abmessungen: 20 x 16 x 9 cm,

Pluspol rechts:  20 Ah, Pmax= 300A, AGM.

„originale“n Ersatz findet man im Netz für um die 150€. Es gibt Alternativen von Exide und Varta ab 75€. Ersatz ist erfahrungsgemäß ab grob 6 – 8 Jahren Betrieb fällig. Man sollte Fehlermeldungen wie „erhöhte Batterieentladung“ erst nehmen, oft stirbt die Batterie danach binnen weniger Tage. Besser, man ersetzt sie, bevor das Auto nicht mehr reagiert. Dabei beim Wechsel vor’m Abklemmen Plus und Minus provisorisch mit ner anderen 12V parallel anklemmen, damit das Auto garnicht mekrt, wenn seine Batterie beim Wechsel kurz weg ist. Das erspart mühsames Neuprogrammieren vieler Funktionen und Anzeigen, wozu Insider den „Bimmerlink“ nutzen. Oder halt teuer die BMW-Werkstatt ran lassen.

Die 12V-Batterie lädt sich beim Laden des Fahrakkus automatisch nach – man braucht nicht direkt nachzuladen. Ob es Sinn macht, die AGM durch eine mit Lithium (LFP) zu ersetzen, weiß ich noch nicht, würde sicherheitshalber aber davon abraten, denn die verträgt keine Spannungen über 14,7V. 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 oder im Zubehör-Zusatz“koffer“raum hinten 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 14,6 VDC, also darf das „gerade so“ 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, naja, der Bass klingt schon recht brummelig, weil der Magnet zu schwach ist. Das optionale HarmanKardon-System muss ich mir noch anhören, steht aber im Ruf, wie alle HK-Anlagen, überspitzt zu klingen. Für ernsthafte Verbesserung müssten 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. MP3 klingt 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: z.B.: Vgate OBD II oder Konnwei OBDING BT

Software: Handy_app: „electrified“ für einfache Auslesungen, „Deep OBD“ und „CarScanner“ zeigen mehr Details, sind aber für digitale Anfänger schwieriger zu bedienen. Cracks können hinterlegte Vor-Einstellungen mittels „Bimmer-code“ ändern – diese resetten sich aber, sobald man die Firmware updatet. Ich habe bei meinem mittels Bimmer den Fahrmodus vom originalen „immer comfort“ auf „immer den zuletzt gefahreren“ geändert. Und lasse mit den Reifenluftdrücken auch noch die dortigen Temperaturen anzeigen. Warum BMW das nicht gleich so macht, erschließt sich mir nicht.

Android im i3? Braucht Nachrüst-Hardware. Die Erfahrungen von Nutzern sind sehr durchwachsen.

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? -> ja, von Brembo.

Abdichtgummi für Frunk? Es ist noch deutlich Platz für einen höheren Rand bis unter die Fronthaube: wokeby bietet da was an.

Zubehörlieferant: wokeby i3 - Google Suche WOKEBY - Produkte - BMW i3 Komplett-Set WOKEBY - Produkte - BMW i3 Kofferraumerweiterung - den habe ich im Frühjahr 26 in meinen blauen montiert (siehe unten)

Ich freue mich über Ergänzungen/Korrekturen wissender Leser 😉

So, nun erFAHRen wir das Plastikauto 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 sehr geringe Voreilung ist. Also behutsam bleiben beim Ausreizen von Geschwindigkeitsbegrenzungen 😉

Die **Lenkung**⁉️

kehrt bei geringeren Geschwindigkeiten nicht alleine in die Mittenposition zurück. Dies „Kleben“ 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.

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, also 2,7/2,9. 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 meinen neuen Michelin 155/175ern passt 2,7 / 2,8 (v/h) am besten. Je härter die Reifen aufgepumpt sind, desto stärker poltert die Vorderachse. Im Fahrmodus „Eco pro“ und mit „meinen“ Reifenluftdrücken stellt sich eine sehr gute Lenkpräzision ein, das macht richtig Spaß, durch enge Gässchen zu wieseln. Autobahn mit Seitenwind ist leider unschön. Per Bimmer kann man zur Luftdruckanzeige (die ich mir auf Preset 8 gelegt habe) auch die Innentemperaturen der Reifen anzeigen lassen.

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, gut gelungen. Der i3S ist etwas härter abgestimmt. Und lässt sich mit den 175/195er Rädern echt knackig durch die Kurven heizen.

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 Gummis 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? 😊 Ende 26 habe ich einen Felgensatz mit neuen Goodyear all season bestückt und fahre das als Winterbereifung. Bislang (trocken und nass über 0°C) recht gut. Leise und präzise.

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. 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, sobald man sich mal dran gewöhnt hat, in die Mittelposition aktiv zurück zu lenken. 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 (also immer sauber wischen!) hinreichend. Ohne Parkpaket/Rückfahrkamera kann ich den i3 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 ermöglichen würde. 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 könnte, wäre er nicht ein paar mm zu hoch für die Abdeckung. 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 und im i3s entspricht sowas „sport“. Dafür lässt sich die indirektere Dosierung im mittleren (normalen Fahr-) Bereich in EcoPro gefühlvoller bedienen, was beim Anfahren und im Stadtverkehr angenehmer (nicht so nervös) ist. Nach Fzg.-Neustart ist immer der hektische „Comfort“-Modus drin. Schade, dass er sich nicht die letzte Einstellung merkt (kann aber im Bimmer-Code angepasst werden). Fährt man in EcoPro auf der BAB und möchte mal kurz über die voreinstellbare Geschwindigkeitsgrenze von max. 130 km/h, geht das mit Vollgas (Kickdown) problemlos. Prima, denn dabei zuerst mühsam in den „schnelleren“ Comfort-Modus umschalten, 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, der i3S kann 160 km/h. Die Kühlung (a/c) der Innenraumtemperatur ist in Comfortmodus perfekt, in EcoPro leicht schwächer (aber auch bei ü30° noch OK). Bei EcoPro+ isses aus.

Unterschiede in der erwarteten Reichweite nach Vollladung (siehe rechts unten):

Im Modus „comfort“: und ECO Pro:





EcoPro+ spare ich mir hier (das wäre noch mehr), da dieser Modus real nur nutzbar ist, wenn man wirklich akute Reichweitenangst hat. Diese Bilder entstanden im Juli 2025, als das Auto >128000 km drauf hatte. Spricht für die Qualität der SDI-Zellen im Akku.

Tempomat:

Mein Schwarzer hat nur den normalen Tempomaten, der traditionell funktioniert. Leider hat er nicht den optionalen Spurfolge-Assistenten (ACC), den man auch nicht nachrüsten kann. Andere berichten, dass der, weil er nur von einer Kamera ohne Radar/Lidar-Unterstützung geführt wird, bei schlechten Sichtverhältnissen aussteigt. Dasselbe hatte ich auch im italienischen Fiat bemängelt. Immerhin erkennt die optionale Kamera Schilder recht zuverlässig (ist in meinem 2ten i3 drin).

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. Hat man das „große" NAVI Pro, kann man das rechts neben der Straßenkarte dauerhaft einblenden. 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. Der Umbau auf das große Display ist recht aufwändig und teuer. Aber zumindest machbar. Navi-updates sind bei BMW leider kostenpflichtig und nur sehr umständlich via USB-Stick auszuführen.

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 sehr gewöhnungsbedürftig. Um den Regensensor zu aktivieren, muss man auf den axialen Kopf des rechten Hebels drücken. Nach Abschalten des Autos behält er sich das leider nur ein paar Minuten.

Radio:

Ich habe das Glück, dass meine i3 über den Radiotuner mit DAB verfügen. Der DAB-Empfang ist ansich gut. Die Funklöcher oberhalb von Königstein, die in bisher allen getesteten Autos zu nervigen Aussetzern führen, verschweigt der i3 (update: mein 2ter, der blaue, setzt dort sogar über ca 2 km Strecke aus. Es gibt also offenbar deutliche Unterschiede in der Empfangsleistung). Im Dorf fängt er aber leider an 2 Stellen doch Aussetzer, in Limburgs Häuserschluchten ist der DAB-Empfang grausam. UKW habe ich noch nicht getestet.

Der tonale Klang ist akzeptabel mit ausreichendem, aber dröhnigem Bass, die schlechte räumliche Darstellung der Klangbühne ist der Montageposition der Breitband-Lautsprecher in den Türen geschuldet. Ich muss mir die Harman-Anlage bei Klaus mal im Vergleich anhören, 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 trotz passend formatiertem Stick (Fat32) nicht ein, flac ist das geringst-datenreduzierte, nimmt er. MP3 geht auch, kommt mir aber 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 Beläge schlafen ein, die Hinterreifen leiden. Bei 100% Ladung im Akku „rekuperiert“ der i3 mit Hilfe der Bremsen, damit man nicht erschrickt wie im Corsa. Daraus hat Herr Diess gelernt und dann bei VW stattdessen für hinten 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 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 Soul habe ich beim ersten Scheibenwechsel die „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“ auch *nur* 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! Wenn man dabei 2 mal kurz das Bremspedal antippt, bleibt er (manchmal) doch stehen.

Verbrauchsfahrten:

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 hat doch eher ein Auto für Ballungsgebiete, also bis 100 km/h. Nach gut 1500 km im sommerlichen Mischbetrieb (auch BAB) pendelt es sich bei 12,4 – 13,4 ein. Die Aerodynamik ist mit Cw = ca 0,3 halt nicht ideal. Im Herbst, mit Temperaturen im einstelligen Bereich, geht die Anzeige dann doch so langsam über die 14,0, im Winter mit Winterreifen und Minus-Temperaturen braucht der i3 dann doch schon bis zu 18. Das kann der Niro besser. Im Frühjahr dann mit neuen Michelin Sommer 155/175er „Misch“reifen, liegen die Verbräuche wieder wie zuvor. Die 2 cm Mehrbreite hinten schaden also nicht. Mein 2ter i3 braucht in der Langzeitanzeige (alle Wetter und Strecken) 15,5 im Schnitt, in Frühjahr 14,1, im Sommer 13,3.

Noch einer:

Da ich nicht widerstehen konnte, habe ich mir im Juni 25 einen 2ten i3 gekauft: dunkelblau und mit folgenden Mehrausstattungen gegenüber meinem schwarzen:

Abstands-Tempomat, Verkehrszeichen-Erkennung, Auffahr-Warnung inkl. Notbrems-Assistent, variables Fernlicht: Matrixlicht kann man das nicht nennen. Navi Prof. mit dem großen Screen, Glas-Hub/Schiebedach, schlüssellose Öffnung/Schließung, Sitzheizungen vorn und die helle teil-lederne „Loft“ Innenausstattung. Zudem „nur“ 82000 km auf der Uhr bei ca. gleichem Geburtsdatum. Die bessere Ausstattung beinhaltet auch Öffnungstaster für die Klappen links unten an der A-Säule, mein schwarzer kann das nur per Schlüsselkontakt. Leider hat der blaue noch den Firmware-Stand 3-19. Der schwarze hat schon mal ein upgrade auf 11-21 bekommen. Für üppige 160€ hat mein örtlicher BMW-Service dem blauen die 2024er Firmware aufgespielt. Ich habe keine Unterschiede gefunden. Leider schweigt sich BMW über die Inhalte der Updates aus.

Daher kann ich nun noch ein paar weitere Bewertungen hinzufügen:

Abstands-Tempomat:

Funktioniert recht gut, solange die Kamera die Fahrbahnbegrenzungen sieht. Was bei gleißender Sonne und bei Regen nicht immer zuverlässig klappt. Das kann Kia deutlich besser. Die Kontrollleuchte suggeriert eine Spurführung, die aber nicht vorhanden ist. Schade. Unter 60 km/h auf der Autobahn soll das wirken, aber in diesem Fahrzustand war ich noch nicht. Schade. Setzen, 5! Es soll Hacks geben, wo er bis 100 mittenführt, das soll aber recht „besoffen“ wirken, also lassen Sie es sein.

Verkehrszeichen-Erkennung:

Funktioniert recht gut. Mit denselben Einschränkungen bezüglich der beschränkten Kamera-Leistung.

Dynamisches Fernlicht:

Naja, das ist eine Spielerei aus den Anfängen der Matrixlichter. Wenn wirklich niemand geblendet werden kann, erleuchtet der i3 den Bereich links oder/und rechts des Vorausfahrenden. Ist halt nur eine 3-Zonen-Lampe. Muß man nicht haben…

Navi-Prof:

Der breitere Bildschirm (mittig, vom MMI zu bedienen) bietet 3 statt 2 Kacheln nutzbare Breite. Und eine deutlich bessere Auflösung, insbesondere beim Rückwärts-Bild.

Schiebedach:

Ja, funktioniert. Muß die Abläufe mal checken, damit die nicht irgendwann für einen Wasserschaden sorgen. Sind halt nur 2 kleine Dachluken über den beiden vorn Sitzenden, aber immerhin mit getrennten semitransparenten Abschattungs-Schiebern. Macht bei voller Öffnung recht wenig Lärm, gekippt aber schon.

Schlüssellose Öffnung/Schließung:

Funktioniert gut, sobald man mal kapiert hat, dass zum Öffnen man die Finger hinter den Griffbügel und den Daumen auf die Kontaktfläche halten muß, beim Schließen aber hinter dem Griff kein Finger

sein darf. Ist ein nicht zu unterschätzendes Komfort-Feature. Hoffentlich sorgt es später nicht für Werkstattbesuche.

Sitzheizung:

Gut warm, auch schon auf kleinster Stufe. Links hat mein blauer das Problem mit den gerissenen Kabeln im Polster – das haben wir im Nov 26 endlich repariert (siehe ganz unten).

SoC/SoH und Verbrauch:

Offenbar gibt es da eine andere interne Berechnung, je nach Software. Ich habe die Vermutung, dass sich das zuerst auf die Brutto-Batteriekapazität bezogen hat und später auf netto. Ich checke das, sobald die neueste Firmware drauf ist. Nach 2 Monaten mit der neuen SW keine Änderungen. Zeigt im Blauen bei >75% SoC ängstliche Reichweiten an, darunter aber dann realistische.

Sonstige Unterschiede:

Mir gefällt der Lenkungs-Rücklauf des Blauen nicht, er wirkt noch „klebriger“ als der Schwarze. Kann an unterschiedlicher Reibung im Lenkgetriebe liegen. Kann aber lt. Infos von anderen i3-lern auch an der Firmware liegen (was nicht stimmt). Als geübter Fahrwerker spüre ich das höhere Gewicht des Dachs (Glasdach und Alublech statt einer CfK-Fläche). Auch dieser i3 reagiert sehr deutlich auf kleinste Reifenluftdruck-Änderungen. BMW schweigt sich (auch gegenüber seinen Händlern) leider darüber aus, was bei den Software-Updates genau verbessert wurde. Die letzte Firmware hat einen 2024er Stand. *Ergänzung nach ein paar 1000 km mit der neuesten SW*: keinerlei Änderungen. Sprich: die Ausgabe von 160€ (da macht jeder BMW-Händler eigene „Mondpreise“) kann man sich getrost sparen.

Tips & Tricks:

Viel mehr Infos und 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)

Bild auf die Antriebseinheit bei entferntem Kofferraumboden (rechts unter der Dämmung der REX):



Bild: Shaun Dobbi

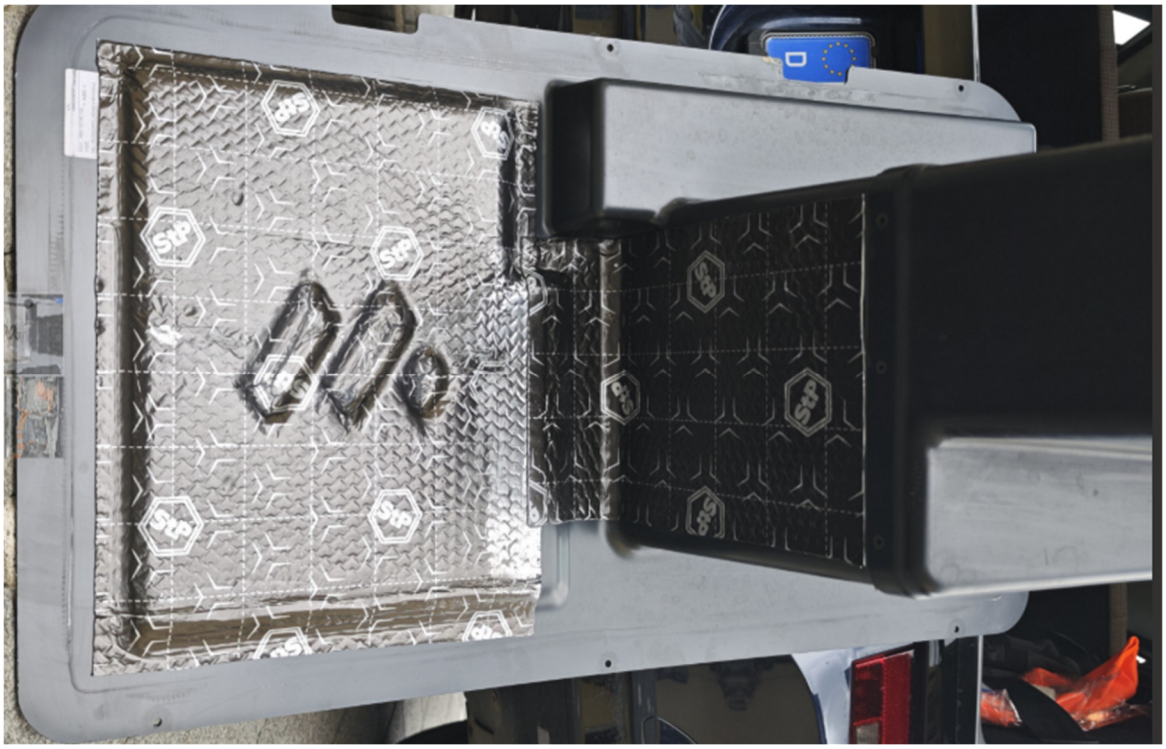


Die vorne ziemlich blöd verbaute kleine 12V ATM Batterie ist zur Ladeelektronik hin mit dicken Kabeln verbunden, sodass man auch hinten Zugriff auf die 12V hat. Das kann zwar die Steckdose rechts auch, aber nur mit Kleinleistung.

Zusatz-Stauraum von Wokeby:

Im i3 ohne REX verbleibt unter dem Kofferraum rechts (oberhalb und hinter der Antriebwelle) viel ungenutzter Raum, den Wolfgang mit einem Teil aus thermo-tiefgezogenem Kunststoff nutzbar macht. Siehe: WOKEBY - BMW i3 & i3s Zubehörteile Das bringt Stauraum von ca 35 Litern. Die Abdeckung aus Blech entfällt dabei. Um das dünne Plastik vor Wärme aus der Drive-Unit zu schützen und auch deren

Schall besser abzukapseln, haben wir (danke Holger) an den richtigen Stellen alu-kaschierte Dämpffolie von unten aufgeklebt, Bild:



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)

SoC = State of Charge, also der aktuelle Ladestand.

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 (macht BMW beim Service sowieso) austauschen. Ein günstiger Lieferant: www.ev-doc.com

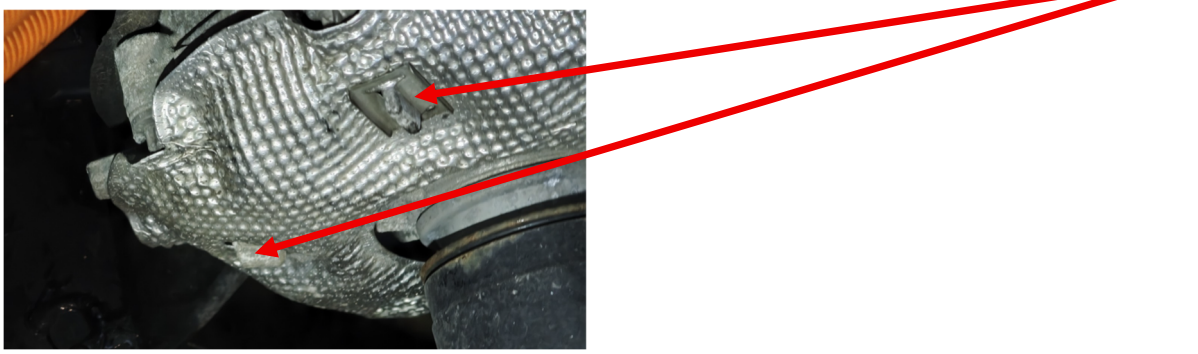
Software update: Firmware macht der BMW-Händler auf Anfrage für 0 bis 200€, Navi aktualisiert man altväterlich per PC-Stick-Auto. Nachdem man die Berechtigung zuvor umständlich und teuer im BMW-Shop erworben hat. Die armen Quands müssen halt aus jedem Sch*** Geld machen … - … war die Kiste nicht schon teuer genug für nen Kleinwagen? :(

Service:

BMW verlangt alle 2 Jahre einen Service, für den BMW-Werkstätten zwischen 235 und 430€ verlangen, je nach Laune. Dabei wird eine kleine Durchsicht gemacht, die Bremsflüssigkeit gemessen (Leitwert) und ggfls getauscht und das doppelte Pollenfilter getauscht. Sobald Garantien abgelaufen sind, könnte man das auch selbst machen. Ob dann BMW aber kulant ist im Falle des Falles, wage ich zu bezweifeln. Die vorn rechts unten gut versteckte 12-V-Motorradbatterie (orig eine AGM) lebt üblicherweise 6 – 9 Jahre. Sobald mal irgendwelche Anzeigen spinnen, ist das ein Hinweis auf einen baldigen Tod. Das sollte man ernst nehmen, denn ohne die 12V startet das Auto nicht mehr. Ich werde mir hinten im Wokeby-Kasten einen Zugang legen, damit ich dort ohne lange Graberei Starthilfe geben kann.

Das Differenzial hat zwar eine „Lebensdauer“-Ölfüllung, aber trotzdem sollte man nach 100 bis 150tkm das Öl wechseln. Der dafür nötige halbe Liter kostet bei BMW an die 60€, was unverschämt ist! LiquiMoly 22090 ist genausogut und deutlich billiger. Anleitung in YouTube: watch?v=HMhtCuYqqTQ (engl, ausführlich), oder watch?v=4ZL79Jl1Z9I (engl, kurz), oder watch?v=bnPFkDdshds (engl. mit guter Info). Daher von mir hier nur eine deutsche Kurzinfo mit Bildern des Ölwechsels meines blauen i3:

Sobald man die Motorabdeckung (original ein verzinktes Blech, bei mir die WokeBe Erweiterung) abgenommen hat, clipst man den Wärmeschutz am rechten Differential-Ausgang ab (2 clipse)



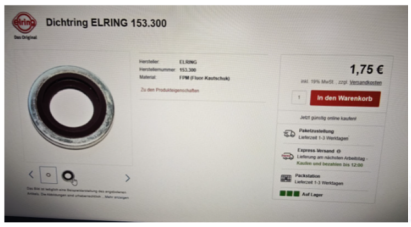
und hebt das Auto so weit an, dass man darunter gut an die Ölablassschraube kommt.



im Bild steckt die Inbus-Nuss schon drin.

Wanne drunter, Schraube öffnen, den halben Liter ablassen. Betrachten, wieviel Dreck inkl Metallspäne sich am Magneten der Schraube und im Altöl angesammelt haben, was für Verständnis sorgt, dass diese „Lebensdauer“füllung raus musste.

Schraube sauber wischen, neuer Dichtring (original Alu, besser ist ein Hybridring, siehe Bild, aber mit Di=16 mm).



unten alles fest verschrauben,

Auto runter. Von oben den Wärmeschutz wieder befestigen und einen transparenten Füllschlauch (di=19 mm) auf die Entlüftungsöffnung aufstecken (vorher den Plastikdeckel entfernen). Dort hinein (mit Trichter) den neuen halben Liter BMW Hypoid-Öl G3 einfüllen. UFI: 9XH0-V0R8-C00P-40JW



Kostet bei BMW über 60€, der halbe Liter. BMW verwendet es auch im Kardan der Motorräder. Und es gibt von Mobil und anderen Herstellern gleiches Öl billiger.

Sobald das alles kpl im Auto drin ist, den Schlauch entfernen, den Plastikdeckel wieder aufklipsen und den Motorraum wieder verschließen. Fertig.

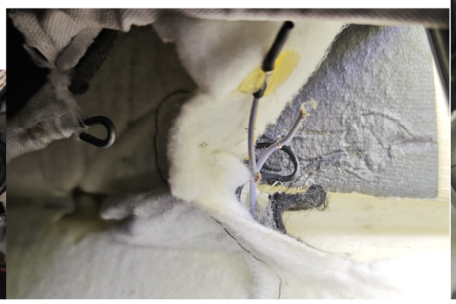
Leider gibt es im i3 eine Stelle, wo die Bayern unnötig 2 Cent gespart haben: bei der **Sitzheizung**. Im Internet hat ein englisch-sprachiger Mensch namens Bobby Chung sich sehr viel Mühe gegeben, die Reaparatur ausführlich zu beschreiben, das sollte man sich unbedingt reinziehen. Bobby Chung BME i3 Seat repair - Suchen zeigt im Video ein paar Dinge, aber das pdf ist weitaus ausführlicher. Wer es nicht selbst findet, ich habe sein pdf auf meinem pc. 😉 Darf das aber ohne sein OK nicht veröffentlichen. Das zu reparieren, ohne den Sitz zuvor auszubauen, braucht einen gelenkigen Körper und viele Flüche. Danke Sebastian!

Der Fehler äußert sich, indem nach Einschalten der Sitzheizung der Sitz (egal in welcher Schalterstellung) schnell heiß wird und nach 30 bis 60 Sekunden alleine ausschaltet. Um das dann wieder warm zu kriegen, muß man die Fahrbereitschaft („Zündung“) aus- und wieder einschalten, dann kann man das Spiel nochmal spielen. Man kann aber auch den Schalter auf „aus“ stellen, bevor er alleine aus geht. Das gibt eine 2te Chance, später nochmal kurz nachzuglühen. Die Fehlerursache ist ein gerissenes Kabel kurz vor dem Thermosensor im Sitzpolster. Grund: BMW hat die Strippen im U über eine Metallstrebe geführt und das mit zu kurzem und sehr billigem Kabel gebaut. Setzt oder kniet

man sich drauf, wird das gespannt und reißt. Diese Stelle (ca 15 cm von rechts und ca 20 cm von hinten) muß man „ausgraben“ und ein ordentliches Stückchen Kabel (CU-Feinstlitze mit Silikonmantel) als Verlängerung dazwischen löten. Länger, damit es nicht mehr überstreckt wird und besser, damit es nicht spröde wird. Es kann nicht schaden, das beim 2ten Anschluß auch zu tun, auch, wenn er noch nicht gerissen ist. Ob was gerissen ist, kann man am Anschlußstecker hinten unter’m Sitz messen: ist der Widerstand 10kOhm, sind die Kabel und der Sensor intakt, bei R= unendlich, ist es kaputt.

Bei eingebautem Sitz ist es eine elend verrenkende Fummelei von hinten unter dem hochgestellten Sitz den Bezug zu lösen, nach vorn zu fummeln und das CorpusDelicti freizulegen um es zu reparieren.






Die Lötstellen gut isolieren (Schrumpfschlauch), alles wieder an seinen Platz schieben und zuerst am Eingangsstecker messen, ob der nun die 10kOhm zeigt. Dann die Metallstreben wieder an ihren Platz mit Polsterkrallen (das hat nur der Fachmann) fixieren, den Polsterstoff wieder glatt ziehen und (mit Klemmscheiben und Kabelbindern fixieren), einküpfen, die Anbauteile wieder dranschraubclipsen. Und nun freut sich das verwöhnte Popometer im Winter, wenn es wieder dosiert angewärmt wird 😊

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

So findet man die Nr. der aufgespielten SW: Siehe Haralds Video 4, gleich zu Beginn. Kurz: USB-Stick in den Port der Mittelkonsole einstecken, auf den Nutzer einstellen und exportieren. In jedweder Textanzeige im PC wird ganz zu Beginn der vorhandene Stand der Firmware gezeigt.

So aktualisiert man die Navi-SW: mit frisch formatiertem USB-Stick (64 GB) (kommt)

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

Tbc....

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

Kritik und Ergänzungsvorschläge willkommen.

Bilder selbst geschossen oder der Autor wird unter’m Bild genannt.

Bei meinem ersten i3 fehlende Ausstattung:

Sitzheizung

Außenspiegelheizung ? -> hat er doch

Frontkamera: ACC, Verkehrszeichenerkennung, Spurhaltung

Nebelfrontlampen (gibt’s generell nicht)

Matrixlicht

Schiebedach

Wirkliches Lederlenkrad (angeblich ist das Leder)

Stauassistent (wie ACC bis 60 km/h)