



BMW i3

Pionieren zonder zorgen

Autotest | Razend enthousiast, lyrisch, bijna verliefd was de testredacteur na de eerste kennismaking met de BMW i3. Van nature is een elektrische auto al stiller, sneller, comfortabeler en natuurlijk schoner dan een auto met verbrandingsmotor. De i3 voegt daar ook nog eens een "premium" uitstraling aan toe, zodat elektrisch rijden pure verwennerij wordt. Net als andere elektrische auto's wordt de i3 ook geplaagd door een beperkte actieradius. Daar zou de nieuwe variant met "range extender" een oplossing voor moeten bieden.

De eerste proefrit met de BMW i3 werd beperkt tot 150 km. De bestuurder wilde nog wel verder, maar de accu's waren leeg. Gelukkig vond die eerste test plaats op uitnodiging van BMW en eindigde de rit "toevallig" bij een laadpunt. Enkele uren later stond de auto daarom met volle accu's klaar voor een volgende rit.

Dit keer vindt de test niet plaats in een beschermde omgeving, waar de route van het ene laadpunt naar het andere loopt en medewerkers van BMW klaar staan om te helpen bij het opladen. Bovendien zijn de weersomstandigheden minder gunstig, waardoor de i3 dit keer geen 150, maar iets meer dan 100 km wist af te leggen op een volle accu (gemiddeld verbruik: 15.4 kWh/100 km met veelvuldig gebruik van EcoPro en EcoPro+ modus).



En dan begint de echte uitdaging! Waar kan de auto worden opgeladen? Nog voordat de rit aanvangt kan al met de BMW-app voor de smart phone (of website) worden bepaald hoe ver de auto met de huidige acculading onder de huidige weersomstandigheden komt. Op die manier kan al van tevoren worden bepaald waar een pauze zal moeten worden ingelast om bij te laden. Wie minder ver vooruit denkt kan onderweg middels het navigatiesysteem bepalen waar het dichtstbijzijnde laadpunt is.

Pionieren

Dat is makkelijker gezegd dan gedaan! Met nog 20 km resterend staat op het laadpunt bij de redactie pontificaal een benzineauto geparkeerd. Demonstratief om de auto heen hangen en vragen in nabije winkels helpt niets; ook na uren meldt de bestuurder zich niet. De politie wil wel bekeuren, maar niet wegslepen.



Dan maar verder naar een laadpunt op een industrieterrein (inmiddels te ver om nog terug te lopen naar de redactie). Ook hier een hork op de oplaadplek, maar de plaats ernaast is vrij. Gelukkig is de laadkabel lang en kan deze over de motorkap van de illegaal geparkeerde auto worden gelegd. Helaas. De i3 geeft aan dat de laadpaal in kwestie te weinig spanning afgeeft. Een telefoontje naar de meer dan vriendelijke en hulpvaardige beheerder van de laadpaal levert op dat het laadpunt in orde is.

Door naar het volgende punt op de kaart. Met nog 10 km in de accu's blijkt dit punt in gebruik te zijn door

een elektrische collega. Bij nader inzien blijkt het navigatiesysteem dit te melden; die les is op de harde manier geleerd.



Het volgende laadpunt waar het navigatiesysteem de bestuurder naartoe stuurt blijkt helemaal niet te bestaan. In de nabijliggende straten worden hoopvol doch vruchteloos rondjes gedraaid, tot er nog 4 km capaciteit in de accu's resteert. Op dit moment zou de gemiddelde elektrische pionier de hulpdienst van BMW inroepen om af te worden gesleept.

Range Extender

Maar... dit is waar de "range extender" van de i3 uitkomst biedt! De i3 is namelijk leverbaar als puur elektrische auto en als elektrische auto met hulpmotor. Die hulpmotor, of "range extender", drijft niet de wielen aan, maar wekt voldoende stroom op om nog eens 100 km elektrisch af te kunnen leggen. Deze afstand is doelbewust iets minder dan de actieradius uit de accu's; anders is de i3 wettelijk geen elektrische auto meer en vervalt veel van het bijbehorende belastingvoordeel.



De range extender springt automatisch en vrijwel onhoorbaar bij. Het hulpmotortje klinkt niet als een automotor, maar als een aggregaat zoals dat bij bouwwerkzaamheden wordt gebruikt. Het hakkende geluid wordt echter zo goed onderdrukt, dat het lijkt alsof ergens in de verte aan de weg wordt gewerkt. Het geluid is zelfs zo minimaal dat de gemiddelde ventilator meer lawaai maakt.



Omdat de range extender niet aan de wielen is gekoppeld, is het toerental constant en dus niet afhankelijk van de snelheid van de auto. Een vreemde gewaarwording. Alleen wanneer baldadig wordt gereden en alle stroomverbruikers tegelijk worden ingeschakeld, doet de range extender er een schepje bovenop en is deze goed hoorbaar.

Rijeigenschappen

De range extender en benzinetank wegen samen zo'n 120 kg. Daarmee is de "i3 REX" niet alleen zwaarder, maar is de ideale 50/50 gewichtsverhouding van de gewone i3 ook verstoord. Dat maakt de versie met hulpmotor iets minder scherp dan de geheel elektrische i3. Het is echter als het verschil tussen een scheermes en een fileermes. Nog steeds is de i3 dé rijdersauto onder de elektrische auto's.

In vergelijking met een traditionele BMW is het weggedrag wel anders. Om zo zuinig mogelijk te rijden, staat de i3 namelijk op speciaal ontwikkelde banden die smal maar wel heel hoog zijn. Dat zorgt voor uitstekend contact met het wegdek in een rechte lijn, zodat de i3 pijlsnel accelereert en als een blok remt. Zijwaartse krachten kunnen deze banden minder makkelijk opvangen en daarom moeten bochten iets voorzichtiger worden gestuurd dan met een conventionele BMW. In absolute zin stuurt de i3 echter prima.



Ook als het gaat om de prestaties is het verschil tussen de gewone i3 en de range extender gering, maar wel degelijk merkbaar. Ook nu zijn de allerscherpste randjes er af en is de gewone i3 wederom in het voordeel. Zo wordt de sprint van 0 naar 100 km/u niet in 7.2 maar in 7.9 seconden geklaard. De topsnelheid is omwille van het verbruik in beide gevallen beperkt tot 150 km/u.

Heel bijzonder aan iedere i3 is dat deze met één pedaal kan worden gereden. Bij het loslaten van het "gaspedaal" houdt de auto namelijk zo sterk in, dat het vrijwel gelijk is aan remmen. Dit is in de praktijk bijzonder aangenaam. Bovendien wordt op deze manier zo veel mogelijk bewegingsenergie omgezet in elektriciteit.



Comfort

De BMW i3 is vanaf de eerste schets als elektrische auto ontworpen en daarom is van tevoren rekening gehouden met de range extender. Beide versies bieden daarom dezelfde binnenruimte. Die ruimte is dankzij de in tegengestelde richting openende achterportieren en dankzij het ontbreken van een B-stijl perfect bereikbaar. De ruimte voorin is uitstekend, de beenruimte achterin matig.

Een elektrische auto wordt gekozen om het milieuvriendelijke karakter. Dat gaat echter verder dan alleen het voorkomen van uitstoot. Daarom heeft BMW gebruik gemaakt van materialen die zijn gerecycled, die eenvoudig zijn te recyclen of die met een minimale belasting voor het milieu zijn te produceren. Een bijkomend voordeel is, dat die materialen ontzettend mooi zijn! De grof afgewerkte panelen van hennep in combinatie met het eucalyptus-hout en de bekleding van gerecyclede PET-flessen is tegelijkertijd onwaarschijnlijk chique en het walhalla van iedere milieuactivist. Dankzij de range extender is daar nu nog langer van te genieten.



Conclusie

De "i3" is BMW's compacte, elektrische auto. Zoals mag worden verwacht van BMW, staan de rijeigenschappen op een hoger niveau dan bij een doorsnee elektrische auto. De uitrusting is, met de juiste optie-pakketten, compleet en vooruitstrevend. Daarbij heeft BMW de i3 vanaf de basis als elektrische auto ontworpen, met als resultaat dat de binnenruimte optimaal bruikbaar en toegankelijk is.

De gewone i3 legt in theorie 190 km af op een volle accu. Reken in de praktijk op zo'n 150 km en bij koud weer of een sportieve rijstijl op 100 km. Omdat zo'n beperkte actieradius zorgen geeft, is de i3 voortaan ook leverbaar met "range extender". Deze hulpmotor zorgt voor 100 km extra actieradius, waarmee de angst voor leegrijden wordt weggenomen en de auto breder inzetbaar is. ■



Specificaties

BMW i3 Range Extender 60 Ah

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	400 x 178 x 158 cm
Wielbasis	257 cm
Gewicht	1.315 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	22 l
Bagageruimte	260/1100 l
Bandenmaat	155/70R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	
Vermogen	170 pk @ 4200 tpm
Koppel	250 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,9 sec.
Topsnelheid	150 km/u
Verbruik gemiddeld	7,4 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	13 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 39.990,-
Prijs instapmodel	€ 35.500,-