



BMW ActiveE

Een stap in de goede richting

Rij-impressie | In 2013 wil BMW de "i3" introduceren. Dat moet een compacte, elektrische auto worden die meer rijplezier biedt dan iedere andere elektrische auto. De techniek van de i3 wordt nu al in de praktijk getest. De "ActiveE" is een BMW 1-Serie Coupé met onderhuids de techniek van de komende i3. Autozine maakte alvast een testrit.

BMW is relatief laat. Renault en Nissan verkopen al volop elektrische auto's. Toyota is inmiddels synoniem geworden met hybride. Honda heeft zelfs een waterstofauto klaar voor productie. BMW stelt echter dat een elektrische auto meer moet bieden dan alleen schone techniek. Een BMW moet ook rijplezier bieden.

Om ervaring op te doen met elektrisch rijden en de mening van de klant te peilen, heeft BMW duizend exemplaren van de "ActiveE" gebouwd. De "ActiveE" is een 1-Serie Coupé met onderhuids de aandrijftechniek van de komende i3. Dertig exemplaren komen naar Nederland en zullen door wagenparkbeheerders van grote bedrijven, trendsetters en politici worden bereden. Na Duitsland en Amerika is Nederland het derde land waar de ActiveE in de praktijk zal worden getest.

"De auto weegt zonder inzittenden al 1.815 kilogram en is daarmee bijna even zwaar als een BMW X5"



Na een periode van één jaar worden de auto's door BMW teruggenomen. Aan de hand van de ervaringen van de testrijders moet de i3 niet alleen optimaal functioneren, maar vooral voldoen aan de wensen van de BMW-rijder.

Rijden

Voordat de ActiveE's naar hun nieuwe eigenaren gaan, mocht de pers een proefrit maken. Aanvankelijk rijdt de ActiveE net zoals iedere andere elektrische auto.

Dat wil zeggen dat de ActiveE moeiteloos en stil accelereert, hetgeen de 1-Serie een souplesse geeft die tot nu toe alleen voor een twaalfcilinder 7-Serie was weggelegd. Omdat een elektrische auto geen versnellingsbak nodig heeft, accelereert de ActiveE echter nog meer "lineair" (zonder onderbrekingen of terugval) dan een snelle benzineauto.



Zelfs in vergelijking met andere elektrische auto's is de ActiveE opmerkelijk stil. BMW meldt dan ook trots dat zowel de elektromotor als de aandrijflijn geheel in eigen beheer zijn ontwikkeld. Zoem- of piepgeluiden van de elektromotor worden zo veel mogelijk onderdrukt en ook geluiden van banden of rijwind zijn minimaal.

Recuperatie

Toch vraagt soepel rijden met de ActiveE enige handigheid. Zodra het gaspedaal wordt losgelaten, houdt de auto zeer nadrukkelijk in. Op dat moment wordt de bewegingsenergie namelijk omgezet in elektriciteit ("recuperatie"). Dat doet BMW om de actieradius te vergroten en hoe nadrukkelijker de auto inhoudt, hoe meer energie wordt teruggewonnen. Dit is een truc die alle elektrische auto's toepassen, maar BMW kiest er voor om maximaal terug te winnen met "maximaal" inhouden als logisch gevolg.



Om nog meer energie te besparen is een "EcoPro"-modus beschikbaar. Met een druk op de knop wordt de reactie op het gaspedaal iets minder direct. Bovendien doen de verwarming en airconditioning (de grootste energieverbruikers in een elektrische auto!) een stapje terug.



Mede dankzij deze maatregel zou de ActiveE zo'n 160 km moeten kunnen afleggen na vier tot twintig uur laden (afhankelijk van het amperage van de gekozen stroombron). Tijdens een korte proefrit bleef daar mede door de lage temperatuur slechts de helft van over.

Weggedrag

De ActiveE is voorzien van 192 vloeistof gekoelde lithum-ion accu's (capaciteit: 40 Ah per stuk) die onder de "motorkap", in de middentunnel en onder de bagageruimte zijn geplaatst. Dit gaat nauwelijks ten

koste van de binnenruimte, alleen de kofferruimte meet nu 200 in plaats van de gebruikelijke 370 liter. De motorkap heeft een extra bolling gekregen om ruimte te maken voor extra versteviging voorin. De ActiveE is volgens BMW namelijk nog veiliger dan een traditionele 1-Serie.

De verdeling van de accu's is zo gekozen, dat het gewicht evenredig kon worden verdeeld. Op die manier is de druk op de voor- en achterwielen gelijk en dat komt het rijgedrag ten goede. Net als iedere andere 1-Serie drijft ook de ActiveE de achterwielen aan, want BMW wil zich van andere aanbieders van elektrische auto's onderscheiden door meer rijplezier te bieden.



Helaas wordt het rijplezier in de ActiveE teniet gedaan door het hoge gewicht. De auto weegt zonder inzittenden al 1.815 kilogram en is daarmee bijna even zwaar als een BMW X5. Het onderstel van de ActiveE is daarom stugger, terwijl de wielen met relatief kleine velgen en veel rubber voor het nodige comfort zorgen. Dankzij deze aanpassingen biedt de ActiveE ruim voldoende comfort op slecht wegdek.

Zelfs in de besturing is het overgewicht te voelen, want aanvankelijk wil de ActiveE vooral rechtuit. Alleen na het overwinnen van een zekere weerstand, verandert de ActiveE gedwee van richting.

Wanneer harder wordt gereden laat de ActiveE zich veilig en gewillig de bocht om zetten, maar het speelse van de gewone 1-Serie is ver te zoeken. Dat moet straks worden goedge maakt met de i3: die krijgt een lichtgewicht bouw, waardoor ook het rijplezier weer terug moet komen.



Conclusie

BMW wil in 2013 een elektrische auto op de markt brengen die evenveel rijplezier biedt als de huidige modellen met verbrandingsmotor: de "i3". Om ervaring op te doen met elektrische auto's, doet BMW nu al tests met een 1-Serie Coupé met de techniek (elektromotor, overbrenging en accu's) van de i3.

In vergelijking met andere elektrische auto's biedt BMW geen bijzondere of innovatieve technieken. Een korte proefrit met de "ActiveE", leert dat de elektrische 1-Serie niet beter of slechter rijdt dan andere elektrische auto's. Ook de actieradius is slechts gemiddeld. Kortom: de aandrijflijn van de komende BMW i3 deugt, het wachten is nu op de bijzondere lichtgewicht auto er omheen. ■



Specificaties

BMW ActiveE ActiveE

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	436 x 175 x 144 cm
Wielbasis	266 cm
Gewicht	1.815 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	n.b.
Bagageruimte	200 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Vermogen	170 pk @ 1 tpm
Koppel	250 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9 sec.
Topsnelheid	145 km/u
Verbruik gemiddeld	n.b.
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	km (NEDC)
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 0,-
Prijs instapmodel	€ 32.900,-