

16.02.2019

BMW i3: Wer zu früh kommt, den bestraft AutoBild

Eigentlich eine tolle Sache, auf die wir schon so lange warten: 100.000 Kilometer mit einem Elektrofahrzeug. **AutoBild** macht's möglich. Gespannt schlägt man die erste Seite des Testberichts auf, und schlagartig macht sich Entsetzen breit. Verbrauch 1.755 Liter Benzin. In einem Elektroauto. Wie kann das gehen? Der i3 ist schließlich kein Hybrid.

Aber er besitzt einen REX, einen Range Extender für Notfälle, für den Fall, dass die kostbaren Elektronen nicht bis zur nächsten Lademöglichkeit reichen. **AutoBild** macht aus dem REX ungeniert einen Hybridantrieb. Der REX mit seinem 34 PS Zweizylindermotörchen erzeugt Strom, der den Elektromotor antreibt, der wiederum das Fahrzeug antreibt. Was da an Wirkungsgrad auf der Strecke bleibt? Vielleicht sollte man besser von Nicht-Wirkungsgrad sprechen. Ein ähnliches Konzept war schon beim Opel Ampera zum Scheitern verurteilt. Der war aber bewusst auf diese Antriebsmethode ausgelegt.

Um das Maß voll zu machen, hatten die Auto-Experten von **AutoBild** die glorreiche Idee, sich damit auf die Abenteuerreise nach Georgien zu begeben, wohlwissend, dass es unterwegs mit Lademöglichkeiten nicht weit her ist. Aber das Auto hat ja den REX. Nach sage und schreibe 118 Tankstopps schmorten auf der Rückfahrt in Bulgarien die Zündspulen durch. Ein Elektromobil wollte man testen, der Dauertest eines Range-Extenders war das Ergebnis.

Weitere Erkenntnisse, den reinen Elektroantrieb betreffend? 82 Prozent Restkapazität nach ca. 70.000 elektrischen Kilometern. Reichweite bei sommerlichen Temperaturen 167 km, bei 9° C Außentemperatur gerade noch 133 km. Die Reichweite bei Null Grad Celsius verschweigt des Testers Höflichkeit. Vermutlich wollte sich kein Redaktionsmitglied der Gefahr eines Liegenbleibers bei diesen Temperaturen aussetzen. Und womöglich gar frösteln?

Die Elektrik selbst funktionierte ohne Probleme, bis auf zwei defekte Schnellladekabel zu je 284 Euro. Der Verbrauch? Hier offenbart sich neben den REX-Exzessen die zweite große Schwäche des Langstreckentests – die Testbedingungen. Die Tester befinden sich in der komfortablen Situation, das Auto benutzen zu können, wenn sie Zeit und Lust dazu haben, und Elektro-gerechte Bedingungen herrschen. Sie stehen nicht unter dem Zwang des Fahren-Müssens. Wer täglich damit zur Arbeit fahren muss, egal ob es stürmt oder schneit, setzt das Fahrzeug ganz anderen Belastungen aus. Man denke nur an die elektrische Vorheizung über das Ladekabel, in einer unbeheizten Garage ein absolutes Muss. Der Strom, der dafür „verheizt“ wird, verschlechtert die Bilanz ganz erheblich. Aber nur, wenn man ihn auch misst. Ganz zu schweigen vom schlechten Wirkungsgrad des Gesamtsystems im Winter.

Was noch? Das Fahren selbst macht riesig Spaß. Wendig, kleiner Wendekreis, gute Straßenlage und tolle, spontane Beschleunigung. Damit ist der i3 **jedem** anderen Elektromobil und den meisten anderen Automobilen überlegen. Wenn da nur nicht die Reichweite wäre! Und der hohe Anschaffungspreis von ca. 45.000 Euro.

Spricht jetzt das Testergebnis für oder gegen den Elektroantrieb? **AutoBild** schreibt:

„Das Experiment i3 hat sich im Redaktionsalltag so gut bewährt, dass wir weiterfahren.“

Man kann sich lebhaft vorstellen, dass so ein E-Mobil sehr praktisch ist. Schnell ein paar Besorgungen erledigen? Nimm doch das E-Mobil. Da brauchst du den Motor nicht warmlaufen zu lassen. Sehr praktisch.

Hoffentlich setzen sie im weiteren Verlauf des „**Experiments**“ (!) den i3 jetzt so ein, wie er gedacht ist, als ideales Stadt- und Kurzstreckenfahrzeug. Den Range Extender sollten sie stilllegen, um erst gar nicht in Versuchung zu geraten. Bitte die Fahrten nicht nur bei schönem Wetter unternehmen, sondern unter **allen** Witterungsbedingungen. Mit vielen Kaltstarts aus einer unbeheizten Garage heraus. Nach jeder Fahrt, und sei sie auch noch so kurz, ein steifes, störrisches Ladekabel anstecken. Bei Fahrtantritt am Morgen das Kabel wieder verstauen. Mit einer Schönwetterbetriebsweise vergeuden sie nur ihre und unsere Zeit. Leider dauern dann die nächsten 100.000 Kilometer mindestens weitere fünf Jahre. Im Jahr 2024 wissen wir mehr.

Hoffentlich dämpft eine kundennahe Betriebsweise bei den Herren von **AutoBild** die Elektrobegeisterung ein wenig. Auf dass sie uns in Zukunft nicht mehr ganz so oft damit auf die Nerven gehen.

Jacob Jacobson