



Joep de Heer  
27 maart 2019

## Sportief buitenbeentje

Wat wellicht het grootste buitenbeentje van BMW is, wordt in een nieuwe jas gehesen. De bijzondere hatchback van de fabrikant, met volledig elektrische aandrijving, een onderstel van koolstofvezel en styling die je nergens anders tegen komt bij de modellen uit Beieren, heeft een facelift gehad. We hebben het natuurlijk over de BMW i3. Ondanks de bijzondere verschijning zijn er toch ruim 5.000 Nederlanders geweest die de auto sinds de introductie in 2013 op hun naam hebben gezet. In het jaar 2018 was het model tot nog toe het populairst met meer dan 1.600 registraties. 2019 belooft ook een spannend jaar te worden met tot nu toe ruim 150 verkopen per maand; dat gaat de goede kant op! De hoogste tijd om de vernieuwde i3 eens goed onder de loep te nemen.



## Geen M, wel S

De oplettende lezer heeft het al ontdekt: we rijden niet een normale i3, maar de i3s. BMW heeft het moment van de facelift direct aangegrepen om een sportieve S-versie op de markt te zetten. Dat daarvoor niet de letter 'M' is gebruikt, spreekt voor zich. Wil een auto de M-badge dragen, dan moet het wel aan een aantal zeer specifieke vereisten voldoen. De toevoeging van de letter 'S' is in verschillende onderdelen terug te vinden. Zo heeft de i3s standaard een sportonderstel. Dit omvat specifieke dempers, kortere veren (1 cm) en stabilisatorstangen. Het onderstel is 10 millimeter dichterbij de grond gekomen en door de nieuwe wielen zijn de banden 20 millimeter in breedte toegenomen. Meer rubber op het wegdek betekent meer grip, dat is altijd een pluspunt. Verwacht echter geen dikke sloffen; de lichtmetalen 20-inch wielen blijven behoorlijk smal ogen onder de BMW. Wil je een i3s onderscheiden van een normale i3, dan kun je beste kijken naar de randen van de wielkasten; deze zijn bij de i3s namelijk uitgevoerd in het zwart.



## Het feest gaat door

Vind je de i3 van buiten bijzonder? Stap dan maar snel achter het stuur. In het binnenste gaat het feestje nog even verder. We kijken aan tegen een stuur dat verkeerd om lijkt te zijn gemonteerd. Direct achter het stuur vinden we een dikke stengel die dienst moet doen als versnellingspook, inclusief start/stopknop. Recht voor ons zien we een zeer klein scherm dat ons de snelheid, actieradius en het aantal gereden kilometers weergeeft; een head-up display is niet aanwezig. Zo op het eerste gezicht is het niet de luxe die je zou verwachten bij een premium Duitse autobouwer. Gelukkig is er een groot centraal middenschermb dat veel goed maakt. Het scherm lijkt te zweven en eronder is ruimte om een aantal spullen neer te leggen. Het infotainmentsysteem draait uiteraard op het welbekende i-Drive systeem van BMW en is te bedienen met de grote draaiknop tussen de twee voorstoelen. Bij het eerste gebruik vergt het wat gewenning, maar na een week wil je niet meer anders. De rest van het interieur wordt gesierd door allerlei materialen met een natuurlijke uitstraling en is in het geheel opgetrokken uit carbon. Opvallend is het ruimtelijke gevoel dat het interieur geeft. De voorruit loopt ver door en boven je strekt zich een groot panoramadak uit. B-stijlen

naast je hoofd ontbreken en de voor- en achterportieren zijn tegengesteld aan elkaar te openen. Het nadeel hiervan is dat het achterportier enkel te openen is als ook het voorportier open is. Elk hoekje van de auto heeft zijn specifieke details en dat maakt dat je niet snel bent uitgekeken in de BMW i3s.



## Milieubewuste hooligan

Een afwijkend uiterlijk, excentriek interieur en een S-badge. De i3s is een unieke auto. Zie je dit ook terug in het rijgedrag? Tijdens de rijtest van de i3 in 2014 waren we al zeer te spreken over de rijervaring; de i3s doet hier nog een schepje bovenop. Met een acceleratie van 6,9 seconden naar de honderd is het model sneller dan een standaard BMW 320d. Die stoplichtsprint heb je in ieder geval al gewonnen. In vergelijking met de normale i3 met 170 pk en 250 Nm koppel is de S-versie uitgerust met 184 pk en 270 Nm koppel. Het verschil mag met 20 Nm koppel beperkt klinken, maar we hebben hier te maken met een elektrische auto. Het koppel is bij deze auto's direct volledig beschikbaar en dan zijn de toegevoegde newtonmeters plotseling duidelijk merkbaar. De power die vrijkomt wanneer vanuit stilstand het 'gaspedaal' wordt ingedrukt, voel je

door je hele lichaam. Het is enigszins vergelijkbaar met het opstijgen van een vliegtuig. Door de bredere banden is er meer grip voorhanden en dit is tijdens het nemen van een bocht goed merkbaar. Al deze zaken bij elkaar opgeteld maken de i3s tot een auto met het karakter van een hot hatch. Achterwielaandrijving is inbegrepen en maakt het spel alleen maar leuker. Snel bochten maken en waar het even kan vol op het gas, je zoekt zo overal langs- en doorheen. Je voelt je een milieubewuste hooligan.



## De kater komt later

Fijn hoor, als eerste weg zijn bij het stoplicht en snel nog even invoegen. Daar moet een prijs voor worden betaald. Even flink optrekken en je kunt gerust 15 kilometer van je range afschrijven. Het accupakket van 33 kWh zal je op papier ongeveer 280 kilometer ver brengen. Van dit bereik mag je nog wel wat kilometers af trekken. Vooral in winterse omstandigheden zal de realiteit ongeveer uitkomen op 180 tot 200 kilometer. Voor velen van ons voldoende om van huis naar het werk te komen. Wil je op bezoek bij een familielid dat 150 kilometer bij je vandaan woont en waar in de wijde omgeving geen laadpaal te vinden is, dan moet je wel even na gaan denken. Gelukkig denkt BMW

op dat moment ook met je mee. Standaard wordt er namelijk een thuislader meegeleverd die je gewoon thuis in het stopcontact kan steken. Bij een bliksembezoek heb je hier niet zo veel aan; de lader doet er namelijk een etmaal over om de batterij vol te krijgen. Dan maar een tussenstop maken bij een snellader langs de snelweg, een volledige gevulde accu kost je op zulke momenten minder dan een uur.

De prijzen van de i3 starten bij 41.994,- euro. Voor de i3s mag een startbedrag van 44.693,- worden betaald. De bijtelling is natuurlijk 4% en daarmee zeer gunstig voor de zakelijke rijder. Standaard zit je al in een aangeklede auto, wat bijzonder is in het Duitse premium segment. Zo heb je standaard LED-verlichting en een 6,5-inch scherm met i-Drive bediening. Het aankleden van de auto blijft echter een dure hobby. Dit geld gaat voornamelijk zitten in pakketten zoals het 'Comfort Pakket Advanced' van 2644,- euro, de 'BMW i interieur design suite' van 3041,- euro en 'Navigatiesysteem Professional' van ruim 1016,- euro. Het testmodel zit zoals gewoonlijk ruim in de spullen en draagt een prijskaart van 60.376,- euro.



## Prijzig hebbing

We zijn heel blij om te merken dat de i3s de sportieve naam van BMW hoog in het vaandel houdt. We kunnen eerlijk zeggen dat we ons geen moment verveeld hebben met de sportiviteit van deze auto. In de Randstad is op bijna iedere straathoek wel een laadpunt te vinden en hebben we ons niet druk gemaakt om het rijbereik. Kom je echter buiten de speeltuin van het laadpaalnetwerk, dan zul je bewuster om moeten gaan met je rechtervoet. Even een trip naar de andere kant van het land moet zorgvuldig worden gepland en van te voren worden berekend op de laadmogelijkheid op de bestemming. Alternatieven met een groter rijbereik zijn er tegenwoordig genoeg. Neem de Hyundai Kona Electric of Kia e-Niro met een bereik van ruim 400 kilometer. Of natuurlijk een Tesla Model 3 met een bereik van bijna 500 kilometer. Kan het rijbereik je gestolen worden en zoek je een sportief rijdend elektrisch model? Dan zit je met de i3s wel goed. Wel de lusten van een 'echte' sportieveling, maar het milieu draagt niet de lasten. Prima deal toch?

### Plus

- + Sportief rijgedrag
- + Excentriek uiterlijk
- + Fijne materialen in interieur

### Min

- Beperkte actieradius
- Prijzig bij aankleden
- Mist diverse luxe opties