



Jarno van Maanen  
21 februari 2014

## De visie van BMW

Voor het grote publiek kwam het als een volkomen verrassing: de eerste volledig elektrische BMW. Maar als je de ontwikkelingen van de laatste jaren op een rijtje zet, dan is het helemaal niet zo gek. Denk aan het EfficientDynamics programma, allerlei ActiveHybrid-varianten van bestaande modellen en jaren van uitgebreid testen met volledig elektrische MINI's en 1 Series. Het eindresultaat van al deze ontwikkelingen is de i3, de belichaming van BMW's visie op de toekomst. Wij mochten een paar dagen met de auto op pad en geven nu onze visie op de i3.



## Geen windtunneldesign

Zelden kregen we zoveel reacties, en zulke uiteenlopende reacties, als bij deze auto. Een kwartiertje foto's schieten naast een drukke supermarkt was genoeg voor tientallen meningen. Veel gematigde meningen zaten daar niet tussen. "f hij is geweldig, "f juist verschrikkelijk. Het design van de i3 maakt in ieder geval veel los. De opvallende oranje kleur doet natuurlijk ook een duit in het zakje, net als de zogenaamde 'Black Belt'; de zwarte band die gevormd wordt door de motorkap, het dak en de achterzijde. Opvallend is dat de i3 niet ontworpen lijkt te zijn in de windtunnel, zoals veel van zijn concurrenten, waarmee hij op geen enkele andere auto lijkt. Het design van BMW's eerste EV valt hiermee niet bij iedereen in de smaak, maar op het vlak van de originaliteit scoort hij zeker punten.



## Originaliteitsprijs

Ook binnenin is die originaliteit aanwezig. Door de slimme constructie en handige indeling is de interieurruimte, ondanks de bescheiden buitenmaten, heel aardig. Het hele passagierscompartiment is een uit carbon opgetrokken kooi. Voor de stijfheid is een middentunnel niet nodig en die ontbreekt dan ook. Tussen de voorstoelen vinden we alleen de iDrive-bediening, de elektronische handrem en twee bekerhouders. De automaatbediening zit aan de stuurkolom. Dankzij de 'platte' voorstoelen is de beenruimte op de achterbank niet verkeerd. Qua hoofdruimte zit je tot een lichaamslengte van 1,80 meter zonder problemen. De instap vraagt wel uitleg: de achterdeuren openen 'verkeerd' (zogenaamde suicide doors) en gaan alleen tegelijk met de voordeuren open.

Naast de handige indeling, is vooral de opgeruimde uitstraling kenmerkend voor de i3. Op het dashboard zien we alleen de meest noodzakelijke knoppen, alle andere functionaliteiten zijn ondergebracht in het centrale LCD-scherm en bedien je via de iDrive-controller. Belangrijke informatie voor de bestuurder wordt getoond op een klein



schermje achter het stuur. De bekleding is een verhaal apart. Hiervoor is gebruik gemaakt van allerlei creatieve toepassingen. Om een voorbeeld te geven: de stof van de stoelbekleding bestaat uit volledig gerecycled polyester, waarvan een groot deel afkomstig is van frisdrankflessen. Voor de portierbekleding en bovenkant van het dashboard is een natuurlijke stof gebruikt, een snel groeiende hennepplant genaamd Kenaf.



## Duurzaamheid centraal

Aan veel zaken merken we dat de i3 niet zomaar een auto met elektrische aandrijving is. Het is een integraal concept waarbij ieder onderdeel - van het chassis tot aan de bekleding - in dienst staat van duurzaamheid. Neem bijvoorbeeld de eerder genoemde 'kooi' van carbon, een primeur voor een massaproductieauto. Door het chassis op te trekken uit dit uiterst sterke en lichte materiaal, is de i3 honderden kilo's lichter dan concurrenten van hetzelfde formaat. De weegschaal blijft steken op een bescheiden 1.195kg. En dat heeft belangrijke voordelen, zo rijdt hij veel lichtvoetiger dan een vergelijkbare auto van 1.400 of 1.500kg. Verder kost het veel minder energie om een

lichtere auto voor te bewegen, wat weer een gunstige effect heeft op de actieradius.

Officieel bedraagt die actieradius zo'n 190km, volgens de standaard cyclus (NEDC). In de praktijk red je dat niet, vooral als je met de i3 ook op de snelweg komt. Reken op zo'n 120 tot 160km, afhankelijk van de omstandigheden. Daarna moet hij zes tot acht uur aan de lader om weer op te laden. Er worden snelladers langs de snelweg geplaatst (type CSS) waarmee je in 20 minuten kunt opladen tot 80%, maar op dit moment zijn er nog maar enkele geplaatst van dit type. Optioneel is er ook een versie met 'range extender' verkrijgbaar, tegen een meerprijs van net geen 4.500 euro. Er wordt dan een klein benzinemotortje naast het accupakket geplaatst, die niet de wielen aandrijft, maar wel zorgt dat de accu op peil blijft. Daardoor neemt de actieradius toe tot maximaal 300km.



## Bijzondere ervaring

De eerste meters met de i3 zijn even wennen, dat komt vooral door het 'one pedal drive' concept. Bij het loslaten van het gaspedaal rem je zo sterk af, dat je het rempedaal

alleen in noodgevallen nodig hebt. Ben je er aan gewend, dan rijdt het heel ontspannen. Sowieso is de i3 erg prettig in de omgang. Anders dan veel andere elektrische of hybride auto's, geeft hij goed door wat er onder de wielen gebeurt en reageert hij snel op stuurcommando's. De kleine draaicirkel zorgt ervoor dat je weinig ruimte nodig hebt voor richtingswisselingen. En ondanks de bijzonder smalle banden (155mm bij 20 inch!) is de wegligging heel behoorlijk. Verder is de stilte opvallend. Niet alleen vanwege het ontbreken van een verbrandingsmotor, de auto is ook buitengewoon goed geïsoleerd.

In de i3 kun je kiezen uit drie instellingen voor het rijgedrag; comfort, eco pro en eco pro+. De verschillen zitten vooral in de gasrespons en maximum snelheid. Zo is de comfort-stand goed voor 150km/h en de meest directe reactie op het gaspedaal. Zet je 'm in eco pro+, dan is de koek op bij 90km/h en gaat het gasgeven wat stroperig. De eco pro modus zit er precies tussenin. Het acceleratievermogen van de i3 trouwens opmerkelijk. Niet minder dan 170pk perst de elektromotor er uit en bij een gewicht van nog geen 1.200kg zorgt dat voor zeer vlotte prestaties. De beleving is wel heel anders dan bij een conventionele auto: trap je het pedaal diep in, dan is er eerst wat vertraging en daarna een heel sterke, lineaire acceleratie, uiteraard zonder enig motorgeluid.



## Geen koopje

In veel opzichten is de i3 een bijzondere nieuwkomer. Aan alles merk je dat hij vanaf het begin is ontwikkeld als elektrische auto. Aan het futuristische design, de lichtgewicht constructie van carbon en de exotische materialen in het interieur. Maar ook in het rijgedrag is het geen typische auto, zelfs geen typisch elektrische auto. Dankzij z'n lage gewicht en kleine draaicirkel is hij levendig en wendbaar en met z'n sterke elektromotor en directe BMW-stuurgevoel rijdt hij ook nog eens heel fijn. Keerzijde is dat de i3 niet geschikt is voor lange afstanden en dat je dat minstens 35.500 euro moet neerleggen voor een auto van het formaat VW Polo. De versie die wij reden kostte inclusief opties zelfs 47.500 euro, nog zonder de range extender van 4.500 euro. Maar dan heb je ook wat.

### Plus

- + Prima rijgedrag
- + Duurzaam in brede zin
- + Efficiënt interieur

### Min

- Stevige aanschafprijs
- Beperkte actieradius