



**Sportliches E-Stadt
auto: das i3 Coupé mit
flacherer Dachlinie
und vier Einzelsitzen**

ГОТОВИТЕ СЕ НА ПУТЕШЕСТВИЕ

Der nächste Schritt in die Zukunft

Sie meinen es ernst mit E-Mobilität:
BMW-Konzept eines dreitürigen i3

Seit Jahren zeigt uns BMW auf Messen die Studien der Elektro- und Plug-in-Modelle i3 und i8. Auf die Straßen kommen die Pioniere dieser i-Serie aber erst ab Ende 2013.

Das Coupé ist breiter und flacher als der i3

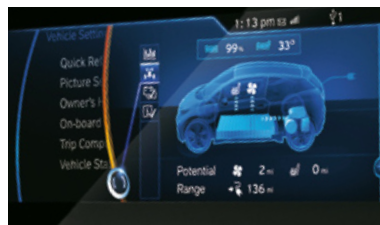
Um bis dahin die Spannung hochzuhalten, überbrückte BMW die Wartezeit bereits mit der Studie eines i8 Spyder. Um nun – in Los Angeles – mit dem i3 Coupé nachzulegen. Sollte es ab 2014 tatsächlich in Serie gehen, der kleine Viersitzer wäre der nächste Schritt in die Zukunft des Stadtautos.

Technisch basiert das breitere und flachere Coupé mit der abfallenden Dachlinie auf dem, was uns BMW mit dem Stadtauto i3 verspricht – es fährt also wahlweise rein batterieelektrisch (bis zu 160 Kilometer weit) oder mit einem kleinen Benzinmotor als Reichweitenverlängerer. Die beiden größeren Türen sind rahmenlos und schon in der Studie so konventionell gestaltet, wie wir das auch beim i3 erwarten, dessen gegenläufig angebrachte Türen im unteren Teil derzeit noch dunkler sind (siehe S. 56).

Auch die leichte, aber hochfeste und damit sehr teure Fahrgastzelle aus Carbon (Life-Modul genannt) übernimmt das Coupé vom ungeborenen großen Bruder. Damit die Fahrgäste dies auch ausreichend würdigen können, ist die Kohlefaserstruktur im Einstieg und an den Dachholmen gut zu erkennen. Und



Solarorange metallic: Die Lackierung des i3 Coupé klingt nach Sonnenenergie



Alles auf einen Blick: die Daten rund um das Auto sowie hilfreiche Informationen zu Lademöglichkeiten auf dem Display

TECHNISCHE DATEN

BMW i3 Coupé Concept

Elektromotor • Leistung 125 kW (170 PS) • max. Drehmoment 250 Nm • Hinterradantrieb • einstufiges Getriebe • Lithium-Ionen-Akkus • max. Reichweite 160 km • Ladezeit 6 Stunden • Höchstgeschwindigkeit 150 km/h • Beschleunigung 0-100 km/h in 7,9 s • Reifen 155/60 R 20 v., 175/55 R 20 h. • L/B/H 3964/1768/1555 mm

mit der Verwendung von Carbon kann auf die B-Säule ganz verzichtet werden.

Stream Flow nennt BMW das Design, das beim Coupé dank einer vergrößerten Fensterfläche den Passagieren auf den Rücksitzen wenn auch nicht wirklich mehr Raum, dann wenigstens ein „auffallend großzügiges Raumgefühl“ vermittelt, wie BMW es geschickt formuliert. Die Münchner legen zudem Wert darauf, dass mithilfe des im Vergleich zum i3 eher horizontalen Designs die verbesserten Aerodynamik-Eigenschaften des Coupés sichtbar werden.

Auch der Innenraum der i3-Coupé-Studie ist ein Versprechen. BMW sagt, er illustrierte die „Weiterentwicklung des Cockpitdesigns auf dem Weg zur Serienreife“. Das ist ob des minimalistischen Armaturenträgers mal eine Anspielung! Die ►



FOTOS: HERSTELLER (4)

Wer braucht da noch ein Handschuhfach? Das Cockpit der i3-Coupé-Studie ist eine teure Mischung aus ökologisch einwandfrei und hypermodern



Schmale Lehnen: Sitze aus einem Mix aus Wollgarn und einem Monofill-Werkstoff

Project i: Der i3 wird den Anfang machen



■ BMW setzt ab 2013 auf eine ganz neue Modellfamilie: die i-Reihe aus E-Autos und Plug-in-Hybriden. Den Anfang macht das Stadt-auto i3 (Foto), von dem rund die Hälfte wohl mit Benzin als Reichweitenverlängerer verkauft werden dürfte. 2014 folgt der Sportwagen i8 (Plug-in-Hybrid) als Coupé, später auch als Cabrio. Ein Hochdach-Fünfsitzer unter der Kennzeichnung i5 ist für 2015, das City Car i1 mit 2+2 Sitzen für 2016 in Planung.

Materialien – Wolle, Eukalyptus-Holz, Leder mit Gerbstoff aus Olivenbaumblättern – sollen natürlich allesamt aus nachwachsenden Rohstoffen bestehen, das gebiete der Anspruch sowohl an Nachhaltigkeit als auch an Premiumqualität.

Statt durch altmodische Rundinstrumente erfolgen Information, Kommunikation und Unterhaltung über zwei Displays, die 8,8 und 6,5 Zoll groß sind. Der i3 soll das erste voll vernetzte Elektroauto der Welt sein. Die Connected-Drive-Dienste liefern für das E-Fahrzeug nicht nur Informationen über den Ladezustand der Lithium-Ionen-Akkus und somit die verbleibende Reichweite, sondern weisen in ersten Modellregionen auch den

Weg zum nächsten freien Parkplatz mit Lademöglichkeit.

Wenn das Messestandstück denn tatsächlich in Serie geht, wird der Fahrer eines BMW i3 Coupé zwischen drei Fahrmodi wählen können: Comfort (besonders sportlich, geringere Reichweite), Eco Pro (bis zu 20 Prozent mehr Reichweite durch weniger Motorleistung und geringere Klimaanlage- und Heizungskraft) sowie Eco Pro+ (maximale Reichweite unter anderem durch eine auf 90 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit).

Was das Ganze mal kosten wird, das bleibt eine der spannendsten Fragen rund um das Project i. BMW sagt, der i3 beginne bei unter 40 000 Euro. Und obwohl das sehr viel Geld ist: Schön wär's.

E-Coupé von BMW: nicht länger, aber sportlicher als das Stadtauto i3



Fazit

Machen wir uns nichts vor: So ein i3 Coupé ist zukunftsweisend, chic und unterstreicht noch einmal die Ambitionen von BMW, bei der E-Mobilität vorwegfahren zu wollen. Doch ehe der i3 nicht in Kundenhand bewiesen hat, dass er sicher und zuverlässig funktioniert, bleibt dieses Coupé nicht mehr als ein nett anzusehender Zeitvertreib.

Hauke Schrieber



Lesen Sie weiter auf Seite 58

