

Rückblick auf ein Jahr BMW i3

Zunächst einmal die nackten Tatsachen:

Kaufdatum (Übernahme) : 24.01.2015

Gefahrene km: 24.1.2015 – 31.01.2016: 24'100

Gesamtverbrauch in kWh: 3410 kWh

Energieverbrauch auf 100 km im genannten Zeitraum: 14,2 kWh /100 km

Wartungskosten 2015 : 0.- €

Kosten für Verschleissteile: 700.- € (Winterreifen in 11/2015)

(Die zuvor gefahrenen Sommerreifen werden wohl die kommende Saison noch halten)

Vergleich:	BMW 323 i	BMW I3	
Jahres -km-leistung	25'000 km	24'000 km	
Energieverbrauch	9,1 L/100 km	14,2 kWh/100 km	
Monatliche Kosten f. Energie	241.- €	73.- €	
Wartung/Verschleiss	125.-€ / Monat	30.- / Monat	
Steuer	16.-€ / Monat	0.- €	
Kosten für ÖV u. Mietfahrzeuge / Monat	0	25.- / Monat	
Haftpflichtversicherung	35.- / Monat	20.- / Monat	
Total :	417.- / Monat	148.- / Monat	
		Ersparnis: 269.- € pro Monat (netto)	

Versicherung i3 (Haftpflicht): 225.-€ / Jahr

Versicherung i3 (Vollkasko/500.-€ SB): 325.-€ / Jahr

Meiner Entscheidung ein rein elektrisches KFZ anzuschaffen vorausgegangen, war sowohl eine gründliche Analyse meines Fahrverhaltens einerseits, als auch eine nicht minder gründliche Vergleichsrechnung zwischen den zu erwartenden Haltungs- und Anschaffungskosten eines „I3“ und meinem „alten“ KFZ. Hierbei kam mir zur Hilfe, dass ich seit 2004 über sämtliche Kosten meines jeweiligen KFZ in Form einer Exeltabelle akribisch Buch führe, sodass ich nun in dieser Situation auf eine solide Datenbasis zurückgreifen konnte.

Bei meinem alten KFZ handelte es sich um einen BMW 323i ; Baujahr 1997, den ich im Juli 2007 mit einem km-Stand von 137'000 km für 3500.-€ erwarb. Das Auto übernahm ich scheckheftgepflegt und auch ich selbst liess keine Inspektion ausfallen. Das Auto dankte es mir durch grosse Zuverlässigkeit, sowohl im Alltagsbetrieb, als auch über längere Strecken, z.B. nach Spanien oder Österreich.

Nach Anschaffung des I3 verkaufte ich den 323i mit einem km-Stand von 325'000 km und noch 6 Monaten TÜV für knapp 1000 € .

Dabei lag über den gesamten Zeitraum 2008 bis einschl. 2014 der Durchschnittsverbrauch bei 9,1 l Benzin pro100 km.

Damit ergaben sich **für den 323 i** im genannten Zeitraum folgende durchschnittliche **monatliche Kosten:**

Benzin: 275.-€
Wartung: 125.-€ (einschl. Reifen)
Steuer: 15.-€

Damals wie heute brauche ich das Auto hauptsächlich für die Fahrt zur Arbeit (40 km eine Strecke), für Fahrdienste für meine beiden Kinder und zum Einkaufen im Stadtgebiet und näherer Umgebung. Somit bestanden und bestehen ca. 75 % der gefahrenen km aus Überlandstrecken.

Nun aber zum I3:

Insgesamt, so viel lässt sich gleich zu Beginn sagen, bin ich mit dem I3 sehr zufrieden. Ebenso mit dem Service, den ich durch das BMW-Autohaus Märtin in Freiburg bisher erfahren habe. Mein besonderer Dank gilt Herrn Florous für die hervorragende Einführung in die Bedienung des I3 und der mannigfaltigen Möglichkeiten, die das Navi und der Bordcomputer bieten.

Besonders erwähnt sei auch der hervorragende Service des Autohauses als ich unbeabsichtigt einen grösseren Schaden verursachte - geschehen war Folgendes:

Ich fuhr, etwas in Eile, beim Abbiegen in der Stadt zu eng um eine Kurve. Dabei fuhr ich mit dem rechten Hinterrad auf den Randstein, der an dieser Stelle noch schön flach war, um dann am Ende der Kurve wieder von diesem, nun bedeutend höher gebauten Randstein herunterzufahren. Dabei setzte die Karosserie hinten auf dem Randstein auf. Dies ist mir in der Vergangenheit hie und da auch mit meinen „Benzinern“ passiert, was abgesehen von eventuell einer Schramme am Unterboden keine weiteren Konsequenzen hatte.

Nicht jedoch in diesem Fall:

Der I3 war beleidigt und zeigte mir dies durch die Anzeige im Display des Bordcomputers: „Antrieb beschädigt – Weiterfahrt nicht möglich – bitte BMW-Service kontaktieren!“ - „ja Toll!“ – mein erster Gedanke.

Als ADAC-Mitglied wurde ich kostenfrei von Lörrach nach Freiburg geschleppt, da vor Ort kein BMW-Händler mit I3-Zertifizierung existierte.

Diagnose und Reparatur dauerten 10 Tage, die ich mit einem kostenfrei zur Verfügung gestellten, nagelneuen 1-er BMW überbrücken durfte.

Es stellte sich dann heraus, dass beim Aufsetzen auf eben jenen Randstein, ein Haltebolzen des Antriebsaggregats gebrochen war, dieses sodann um mehrere Zentimeter nach unten sackte und so den Hauptkabelbaum auseinanderriss.

Klingt dramatisch und war es sicher auch. Für mich als BMW-Kunden hatte dies allerdings keine negativen Konsequenzen (abgesehen von einem verlorenen Arbeitstag, denn ich war auf dem Weg zur Arbeit gewesen), da die Sache durch die Garantie abgedeckt war und ich möchte mich an dieser Stelle nochmals herzlich beim BMW Autohaus Märtin für die reibungslose Abwicklung der Schadensbehebung bedanken – so gewinnt man Kunden ☺ !

Fazit nach einem Jahr I3 :

Vor allem **im Winter**, wenn die Heizung als grösster Nebenverbraucher über 30 km Fahrleistung pro Batterieladung wegnimmt, ist es schon ein wenig nervig, wenn man dann nur knapp über 100 km weit kommt. Da hatte ich mich - vielleicht ein wenig zu blauäugig - von den „130–160 km–Reichweite“ aus dem Prospekt blenden lassen...

Da ich aufgrund meiner privaten Kontakte sehr häufig **die Strecke Lörrach- Freiburg und zurück** fahre (einfache Fahrt: 72 km Autobahn), hatte ich mir ausgerechnet, diese eigentlich absolvieren zu können ohne in Freiburg nachtanken zu müssen. Leider weit gefehlt!

Es stellte sich dann heraus, wie enorm **der Fahrstil** und vor allem auch die **gewählte Strecke** (Autobahn oder Landstrasse) **beim Energieverbrauch ins Gewicht fällt**: Zum Einen ist die Strecke nach Freiburg über die Landstrasse viel kürzer als über die Autobahn (56 km im Vergleich zu 72 km auf der Autobahn) und zum anderen wurde mir dann auch seeehr eindringlich bewusst, wie schnell der Energieverbrauch in die Höhe geht, sobald man konstant die 100 km/h überschreitet...

Mit voll aufgeladener Batterie reicht **es im Winter bei konstant 120 km/h** auf der Autobahn gerade mal bis nach Freiburg. Dann hat man **noch höchstens 30 km Reserve...**

Fährt man hingegen die **kürzest mögliche Strecke über die Landstrasse mit max. 100 km/h**, schafft man diese, zumindest in der warmen Jahreszeit (und damit ist gemeint sobald die Temperatur über 10° steigt), tatsächlich hin und zurück ohne aufzutanken.

Hier macht die Fahrt dann auch richtig Spass – Stichwort „Entschleunigung“ - Dabei macht der **Zeitunterschied** für die Strecke im Vergleich zur Autobahnfahrt **nicht mehr als 10 – 15 min.** aus und man kommt entspannter am Ziel an ☺.

Das Tolle ist, dass man bei dieser Art zu fahren, dann auch die Leistung des I3 voll ausnutzen kann, denn aufgrund der **sagenhaften Beschleunigung** im Bereich bis ca. 110 km/h genügt meist in kurze gerade Strecke um an einem LKW, Bus oder langsam fahrenden PKW vorbeizuziehen. (Selbst ein Porsche Cayenne sah dabei einmal meine Rücklichter ☺.).

Bei dieser Art zu fahren bereitet mir der I3 am allermeisten Fahrvergnügen.

Dabei ist erstaunlich, dass aufgrund der Rekuperation (Energie-Rückgewinnung beim Bremsen) der Verbrauch auch bei sportlicher Fahrweise nicht viel höher liegt als beim „Bummeln“) und aus eben diesem Grund ist der I3 auch **unschlagbar im Vergleich zum Benziner beim „Stop and Go“ und im Stadtverkehr!**

Im Alltag habe ich mich schnell daran gewöhnt, zu Hause nach jeder Fahrt das Auto „an die Strippe zu hängen“. Man muss sich lediglich von der Gewohnheit verabschieden ohne nachzudenken ins Auto sitzen und einfach ins Blaue loszubrausen zu können. **Vorausschauendes Planen**, welche Strecke in welchem Zeitraum gefahren werden muss, ist auf jeden Fall notwendig. Zwei Mal kam es vor, dass ich nach Freiburg fuhr und vergass, das Ladekabel einzupacken... Peinlich! Auch hier half mir BMW-Martin aus meiner Not, indem ich in Freiburg aufladen durfte und das sogar gratis – herzlichen Dank nochmals ☺. Ansonsten nehme ich gar nicht mehr wahr, dass ich mit einem „besonderen“ Auto unterwegs bin. Nur, dass man immer wieder mal von interessierten

Mitmenschen angesprochen wird, wie zufrieden man mit dem I3 sei, woran sich meist viele Fragen anschliessen. Die mit Abstand häufigste dabei ist verständlicherweise die nach der Reichweite und wie ich damit umgehe.

Der **Wendekreis** des I3 **ist fantastisch**, was sich vor allem beim Rangieren auf engem Raum und beim Einparken positiv bemerkbar macht.

Das Platzangebot im Innenraum ist absolut ausreichend, auch der Kofferraum ist vollkommen alltagstauglich. Durch die Möglichkeit, die Rücksitze umzuklappen (bei Bedarf auch einzeln) kann man sogar richtig was transportieren.

Für meine ohnehin nicht häufigen, **längeren Strecken, nutzte ich Zug und/oder Leihwagen**. Für Ersteres kaufte ich mir eine **Bahncard 25, Leifahrzeuge buche ich über SIXT**, wo man als I3-Fahrer automatisch eine „**GOLD-Mitgliedschaft**“ und somit **20% Ermässigung** erhält.

Das funktionierte allerdings zu Beginn leider nicht gut: Beim Versuch, meine Login-Daten bei SIXT online einzugeben verweigerte das System permanent den Zugriff. Erst nach mehreren zeitaufwändigen Telefonaten und einigen e-mails wurde von SIXT mein Zugang dann endlich freigeschaltet.

Im Falle von Besuchen bei Freunden oder Verwandten habe ich stets darauf geachtet zu klären, ob ich während meiner Anwesenheit den I3 vor Ort aufladen darf, was mir stets gewährt wurde. Zu diesem Zweck befindet sich immer eine 40m-Kabeltrommel, sowie ein kleiner Stromzähler (Baumarkt/20.-€) unter der Fronthaube.

Somit legte ich im ersten Jahr über 24'000 km zurück und habe in dieser Zeit lediglich einmal an einer **öffentlichen Ladestation** getankt und das auch nur um es einmal auszuprobieren, wiederum in Freiburg. Das war dann aber ein recht ernüchterndes Erlebnis: Für die getankten 10 kWh wurden mir 14.-€ berechnet, was einem kWh-Preis von 1,40€ entspricht (gegenüber 0,25€ pro kWh an der heimischen Steckdose). Eine Marge von fast 600 % - das kann man nur als **Abzocke** bezeichnen.

Die Ladestation war allerdings keine „BMW-Charge-Now“- Station, so dass ich nicht sagen kann, ob sich die Preise generell in diesem Bereich bewegen, hierzu fehlen mir einfach die Erfahrungswerte. Habe mir für die kommenden Ferien vorgenommen, das ein wenig auszutesten...

In meinem BMW-Charge-Now-Vertrag wird der Preis fürs Laden mit 2,8 ct./min. angegeben, was bei einer vierstündigen Ladezeit für die 21 kWh dann einem Betrag von 6,72 € entspräche - das wäre natürlich in Ordnung (32 cent pro kWh)

Zum Schluss noch **eine Bemerkung zu den Reifen**: Nach dem Wechsel auf die Winterbereifung im Herbst 2015 ging sofort der **Energieverbrauch in die Höhe** und zwar von 13 kWh/100 km mit den Sommerreifen auf dann auf deutlich über 15kWh/100km.

Mittlerweile habe ich erfahren, dass es auf dem Markt Reifen mit einem geringeren Reibungskoeffizienten gibt, das werde ich bei dem nächsten Satz Winterreifen berücksichtigen.

Der Reifenverschleiss liegt im Übrigen im normalen Rahmen.

Fazit:

Ich fahre den I3 im Alltag mittlerweile praktisch ohne gefühlte Einschränkungen im Vergleich zu meinem alten 3er BMW.

Die Urlaubsreise findet mit Zug oder Flugzeug und ggf. Leihwagen vor Ort statt. Schön wäre es, wenn BMW so bald wie möglich einen Energiespeicher auf den Markt brächte, der eine Reichweite von 200 km oder mehr realisiert, das wäre für mich perfekt... Denkbar wäre auch ein an die bestehende Batterie anschliessbares Zusatzaggregat sozusagen als „Booster“...

Für Handelsvertreter, die täglich ein Pensum von mehreren Hundert km abspulen müssen, ist der I3 sicherlich nicht geeignet.

Für das Gros der Menschen, die im Wesentlichen das Auto zur täglichen Fahrt zur Arbeit, zum Einkaufen oder für kleine Erledigungen im näheren Umkreis brauchen ist der I3 auf alle Fälle empfehlenswert.

Aus ökologischer Sichtweise ist es empfehlenswert darauf zu achten, dass der Strom, den man tankt aus „grüner“ Energieerzeugung kommt, sonst ist die Sache mit dem „Öko-Auto“ nämlich eine Milchmädchenrechnung.

Also - entweder man hat eine eigene Solaranlage auf dem Dach, oder man ist - wie in meinem Fall - Stromkunde bei einem Anbieter, der zu 100 % zertifizierten Ökostrom anbietet. Ich bin bei den Elektrizitätswerken Schönau (EWS).

Norbert Zeller -
Lörrach, im April 2016