

## BMW i3 ist EV-Kultklassiker in den USA

BMW's erstes Elektroauto für den Massenmarkt, der i3, erlangt in den USA Kultstatus

*Bloomberg*



**Der i3 von BMW hat mit seinem skurrilen futuristischen Aussehen, das ihn vom Rest der Produktpalette der Marke abhebt, Kultstatus erlangt.**

Als BMW 2013 sein Elektro-Fließheck i3 auf den Markt brachte, war es das erste in Serie produzierte vollelektrische Fahrzeug des Autoherstellers.

Als skurriel kleines Auto mit vier Sitzen, hinten angeschlagenen Hintertüren und einem Rahmen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff hob sich der i3 dramatisch vom Rest der Markenpalette ab.

Dies war beabsichtigt. BMW versuchte nicht, seine Kernkunden davon zu überzeugen, ihre sportlichen Limousinen und geräumigen SUVs aufzugeben – das Ziel war es, die ersten EV-Anwender dazu zu bringen, den Autohersteller auszuprobieren.

Der Plan funktionierte vielleicht zu gut. Als der i3 anfang, auf den Grundstücken von US-Händlern aufzutauchen, ignorierten ihn BMW-Loyalisten weitgehend, während neue Kunden nach dem Auto suchten.

Bis 2021 war [das Unternehmen bereit, sich wieder auf seine Kernkunden zu konzentrieren](#) und sich zum Ziel zu setzen, bis 2030 50 Prozent aller verkauften BMW Elektrofahrzeuge herzustellen.

Im Januar 2022 kündigte [BMW an, die Produktion des i3 vollständig](#) einzustellen und sich stattdessen auf größere EV-Optionen mit längerer Reichweite wie den i4 und iX zu konzentrieren – Autos, die wie die anderen Modelle der Marke aussehen sollen.

In den neun Jahren, in denen der i3 in den USA auf dem Markt war, ging etwas mehr als die Hälfte der Verkäufe an BMW-Erstkäufer. Laut Daten von Edmunds wurden jedoch weniger als 50.000 Einheiten verkauft, oft mit hohen Rabatten.

„Die Elektrifizierung wurde zu etwas anderem“, sagte BMW-Designleiter Domagoj Dukec letztes Jahr gegenüber Bloomberg.

„Sie erreichen nicht nur diese Early Adopters. Man muss den Kundenstamm erreichen, der seit Generationen BMW kauft.“

Eine ähnliche Dynamik spielt sich in weiten Teilen der Branche ab. Da ältere Autohersteller elektrische Modelle in den Mainstream bringen, zielen sie darauf ab, die Störungen für die Verbraucher zu minimieren, indem sie große, leistungstärkere Fahrzeuge anbieten.

Während die Strategie wohl ein notwendiger Schritt ist, um US-Fahrer von Verbrennungsmotoren wegzubringen, ist sie ein ineffizienter Weg, um die teuren, schweren Lithium-Ionen-Batterien einzusetzen, die Elektrofahrzeuge antreiben.

Es ist auch ein bittersüßer Moment für diejenigen, die einige der kleinen, leichten Modelle lieben gelernt haben, die vom Markt verschwinden.

Nur wenige kleine Elektrofahrzeuge sind so beliebt wie der i3. In einer Produktionsserie von mehr als 250.000 Fahrzeugen weltweit hat das Auto eine treue Anhängerschaft von Besitzern aufgebaut, die seinen unverwechselbaren Stil, seine überraschende Leistung, seine gerade ausreichende Reichweite und seine günstigen Preise schätzen.

In Online-Foren geben diese Fahrer ihren Autos Tiernamen – das schwarz-weiße Modell ist ein „Panda“; der graue, ein „Delphin“ – und sprechen Sie

über sie in Begriffen, die normalerweise Haustieren, Kindern oder sogar romantischen Partnern vorbehalten sind.

Jim Neil kaufte seinen i3 vor sieben Jahren aus einer Laune heraus. Neil, ein 74-jähriger Informatiker im Ruhestand aus Melbourne, Florida, hatte sein vorheriges Auto, einen Toyota Prius, zum Service zum Händler gebracht, war aber verärgert gegangen, als sie sich weigerten, ein Problem mit brennendem Öl zu beheben. Auf dem Heimweg beschloss er, ein Auto einzukaufen. Zuerst fuhr er einen Nissan Leaf Probe und mochte ihn nicht. Dann hielt er beim BMW-Händler an.

„Ich wollte einfach daran vorbeifahren, weil ich mich nie als BMW-Typ gesehen habe“, erinnert er sich. „Aber sie hatten vier oder fünf dieser Dinger hintereinander vor dem Autohaus aufgereiht und es hat einfach meine Aufmerksamkeit erregt.“

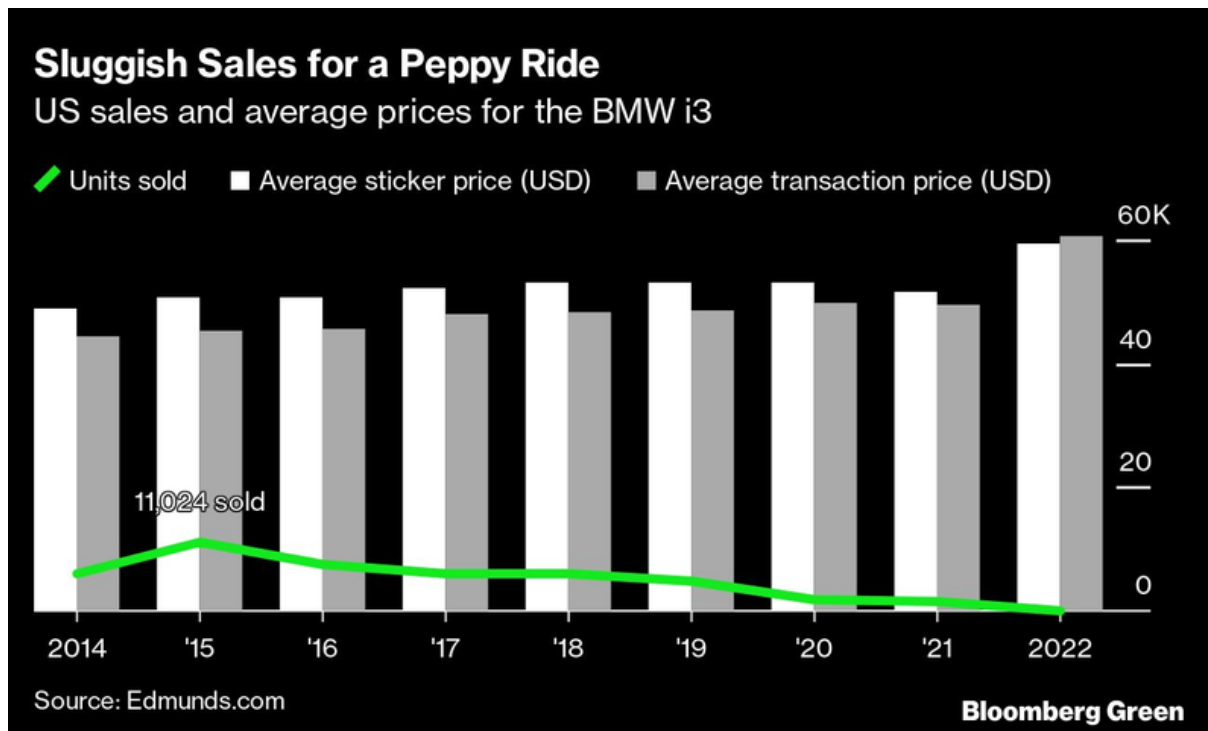
Nach einer Fahrt hinter dem Steuer war Neil von der ruhigen, sanften Beschleunigung des Autos begeistert – er kaufte es auf der Stelle.

„Es war wie nichts, was ich je zuvor gefahren bin. Es hat einfach wahnsinnig Spaß gemacht“, sagt er. „Bis heute muss ich mich umdrehen und es anschauen, wenn ich aus dem Auto aussteige.“

Neils i3 hat einen „Range Extender“ – einen optionalen Zweizylinder-Benzinmotor, der unter Besitzern als „der Rex“ bekannt ist – aber er benötigt selten mehr als die etwa 129 km Reichweite, die die Batterie bietet.

Gelegentlich unternimmt er eine 130-Meilen-Fahrt, um seine Tochter in der Nähe von Tampa zu besuchen, und versucht dafür manchmal zu „hyper-mile“: langsam auf Nebenstraßen zu fahren, um die Reichweite zu maximieren.

Er hat es einmal 114,2 Meilen geschafft, sagt er, bevor der Rex einsetzte.



David Slutzky, Gründer und CEO von Fermata Energy, das Vehicle-to-Grid (V2G)-Systeme liefert, die es Elektrofahrzeugen ermöglichen, Strom an Versorgungsunternehmen zurückzuspeisen, ist ein selbsternannter EV-„Eiferer“.

Der heute 67-Jährige fährt Elektroautos, bevor Tesla seinen ersten Roadster herstellte, einen 2000er Ford Ranger EV mit seiner originalen Nickel-Metallhydrid-Batterie besitzt und einmal einen Subaru Outback mit Verbrennungsmotor auf Elektro umgerüstet hat.

Fermata besitzt eine kleine Flotte von Nissan Leafs, aber Slutzkys täglicher Fahrer ist ein 2015er BMW i3.

Er hat das Auto 2017 bekommen und den Leasingvertrag von einem Vorbesitzer übernommen. Der Plan war, es sechs Monate lang zu fahren – auf Reisen zu und von seinem Büro in Charlottesville, Virginia, und für lokale Besorgungen – bis Nissan ein neues Leaf-Modell mit größerer Reichweite herausbrachte.

Aber als die Zeit gekommen war, war er nicht bereit loszulassen.

„Ich habe mich einfach in das Auto verliebt“, sagt er. „Ich hatte viele gute Autos, und dies ist das am besten fahrende Auto, das ich je hatte.“

EVs haben in der Regel einen niedrigen Schwerpunkt aufgrund des Gewichts ihrer Batterien und des sofortigen Drehmoments ihrer

Elektromotoren. Aber Slutzky sagt, dass der i3 selbst nach EV-Standards außergewöhnlich gut funktioniert.

Alex Knechel kaufte seinen i3, nachdem die Benzinpreise Anfang dieses Jahres in die Höhe geschossen waren.

Im März kaufte er ein gebrauchtes Modell von 2016 – ein ehemaliges Regierungsfahrzeug mit einer Laufleistung von 22.530 km – auf dem Online-Marktplatz Carvana für etwa 18.000 US-Dollar.

Die monatliche Zahlung ist niedriger als das, was er alle paar Wochen für Benzin berappen musste.

„Als ich es zum ersten Mal bekam, sagte mein Kollege: ‚Cooles Spielzeugauto, Bruder!‘“, sagt Knechel, ein 38-jähriger Weinhändler im Zentrum von New Jersey.

„Eigentlich ist es wirklich bezaubernd. Es ist mir ans Herz gewachsen. Es ist futuristisch und hat coole Linien und dieses kleine Stummelgesicht.“ Außerdem ist er genauso schnell wie sein Vorgänger, eine BMW 1er Limousine. „Ich rauche auf jeden Fall regelmäßig Camaros und Mustangs.“

An einem warmen Tag, sagt Knechel, bietet die Batterie eine Reichweite von etwa 80 Meilen, mehr als genug für seinen 46-Meilen-Hin- und Rückweg. An kalten Tagen schneidet er es manchmal knapp ab und kommt mit etwa fünf Meilen zu Hause an.

Bei längeren Fahrten oder solchen mit allen drei Töchtern tauscht er das Auto mit seiner Frau, die einen Subaru Ascent fährt, den Knechel den „Achtsitzer-Monstertruck“ nennt.

Der i3 passt gut zu solchen größeren Fahrzeugen.

Leon Braginski, ein 52-jähriger Software-Ingenieur, hat ebenfalls einen i3 und einen Subaru Ascent in der Familienauffahrt in Bellevue, Washington.

Der i3 übernimmt die Schulfahrten für seine beiden Kinder im Teenageralter und andere tägliche Ausflüge in die Stadt, während der Ascent Skitouren und größere Familienausflüge in Angriff nimmt.

„Das ist eine sehr gute Kombination“, sagt Braginski. „Es passt eigentlich auch gut in die Garage.“

Wie Knechel wollte Braginski beim Kauf seines ersten gebrauchten i3, eines 2017er-Modells mit Range Extender, vor zwei Jahren Fahrkosten sparen.

Anfang dieses Jahres ersetzte er es durch ein vollelektrisches Modell von 2019.

In beiden Fällen kaufte Braginski gebrauchte i3s bei einem BMW-Händler und zahlte Zehntausende von Dollar weniger als den ursprünglichen Aufkleberpreis. Es ist ein Trick, den er gerne weiterziehen würde, obwohl es schwierig sein wird, wenn neue Aktien versiegen.

Laycee Schmidtke, eine Branchenberaterin, die Elektrofahrzeuge unter dem Namen „Miss GoElectric“ auf YouTube bewertet, war 2016 Teil des Experiential Marketing Teams für BMW in den USA. Sie leitete Hunderte von Testfahrten auf Stadtstraßen und geschlossenen Strecken, in der Regel mit erstmaligem Fahren EV-Fahrer. Die meisten waren erstaunt, sagt sie, über den geräumigen Innenraum und das spontane Drehmoment des i3.

Auch Schmidtke war von der leisen Kraft des i3 so beeindruckt, dass sie beschloss, ihren beruflichen Schwerpunkt von Luxusautos auf Elektrofahrzeuge zu verlagern.

„Es ist traurig, die i3-Ära zu Ende gehen zu sehen. Mutige und skurrile Produkte wie dieses erhöhen die Standards auf ganzer Linie“, sagt sie und fügt hinzu, dass „es wichtig ist, auch im Luxussegment Einstiegs-EV-Optionen zu haben.“ Schmidtke hätte es gerne gesehen, wenn BMW einen i3-Ersatz angekündigt hätte, bevor er ihn eingestellt hätte.

In einer E-Mail sagt BMW-Sprecher Phil Dilanni, der i3 sei ein „Ausgangspunkt“ für seine EV-Angebote gewesen, und die Iteration darauf habe dem Unternehmen viel beigebracht. Für den i3 sei kein direkter Nachfolger geplant, sagt Dilanni, aber „in gewisser Weise könnte man sagen, dass die aktuellen BMW i4, iX und i7 alle Nachfolger sind.“

Im Laufe der Zeit könnte der Sonnenuntergang des i3 seine Superfans in die Arme anderer BMW-Modelle schicken – oder ebenso wahrscheinlich billigerer Modelle anderer Autohersteller.

Knechel, der lieber gebraucht kauft, würde einen der neuen iX-Elektro-SUVs von BMW lieben, wenn er mit dem Preis umgehen könnte, während Slutzky für sein nächstes Auto wahrscheinlich zum Nissan Leaf zurückkehren wird.

Auch Neil ist traurig, den i3 gehen zu sehen – fühlt aber, dass seine kurze Lebensdauer nur zur Coolness des Autos beiträgt. Er vergleicht es mit der BMW Isetta, einem eiförmigen Kleinstwagen mit kühlschrankartiger Vordertür, die der Autohersteller Ende der 1950er und Anfang der 60er Jahre herstellte. „Ich denke, der i3 wird in 50 Jahren eine Kuriosität sein“, sagt Neil.

Von seinem i3 will er sich in der Zwischenzeit aber nicht verabschieden. Neil hat online recherchiert und sagt, dass er vielleicht einen Weg gefunden hat, die Batterie selbst zu ersetzen, wenn das Auto das Ende seiner Lebensdauer erreicht. „Ich denke, ich kann alles zum Laufen bringen“, sagt er. „Ich werde 128 Jahre alt und fahre den ganzen Tag mit meinem BMW i3 herum.“

[https://europe.autonews.com/automakers/bmw-i3-ev-cult-classic-us?fbclid=IwAR2vLIJ0PjWqdoFqFle9RZoMb-Nq\\_SYnjyCsC3dw5iq9h7nbEFDd74D74FI](https://europe.autonews.com/automakers/bmw-i3-ev-cult-classic-us?fbclid=IwAR2vLIJ0PjWqdoFqFle9RZoMb-Nq_SYnjyCsC3dw5iq9h7nbEFDd74D74FI)