

BMW'S ELBILER FRA I3 TIL I7

// LETFODEDE BYBILER BLEV TIL TUNGE CRUISERE

Af Michael Eisenberg

De første elbiler i moderne tid kom på markedet omkring 2010. Finanskrisen fra 2008 og den voksende klimabevidsthed drev publikum mod kombinationen af billige, miljøoptimerede biler.

BMW var tidligt på banen i 2013 med en elbil skabt helt fra grunden. i3 havde et anderledes design, fordi BMW ønskede at markere, at en elbil skulle have et nyt formsprog. Den relativt høje bil lignede derfor ikke noget, der kom fra BMW, og den delte vandene, hvad udseendet angik. Kabinen – med modvendte for- og bagdøre – gjorde kraftig brug af lette, men dyre materialer som CFRP (karbonfiber forstærket polymer) for at holde vægten lav, og nedenunder var elmotor og batteri placeret.



Til trods for det specielle dørarrangement er adgangsforholdene til og pladsen på bagsædet i en i3 ikke specielt gode. Foran er der masser af plads. Foto: Michael Eisenberg.

Elmotoren var på 170 hk, der var tre batterier at vælge mellem, på det mindste klarede den op til 130 km, på det største op til 240 km. Dækstørrelsen var 155R70x19 for at minimere rullemodstanden, vægten med mindste batteri var kun 1220 kg.

// PLUDSELIG VOKSEDE ALLE BILER

i3 var respekteret, men ikke elsket. En prøvetur i en ShareNow udlejningsbil i København forleden dag viste, at i3 stadig står helt skarpt som bybil: Lynhurtigt afsted fra grønt lys, adræt i trafikken, god plads foran, men mere knebent ved bagsædet,

hvor adgangsforholdene selv med de modvendte bagdøre ikke er særligt gode. Og bagagerummet matcher med sine kun 260 liter ikke en 2+2 families daglige behov. Køredynamisk har den ikke så meget at byde på.

Omkring 2014 slap bilisterne ud af finanskrisen, og hvor man før købte bil efter mottoet "Småt er godt", skiftede markedet nu på et splitsekund til "We want the world and we want it now." Trenden gik straks væk fra små biler hen mod SUV-segmentet.

Efter den moderate succes med i3 havde BMW ikke travlt med flere elbiler, men VW-koncernens Dieseldiesel-skandale i 2015 skabte et markant pres på bilindustrien om at producere elbiler. Det var ikke kunderne, der trak, det var EU, der skubbede.

BMW havde lært lektion fra i3: De næste modeller skulle ikke have et særligt elbilformsprog, men tværtimod ligne almindelige BMW-biler. Derfor har alle BMW's elbiler, i modsætning til mange konkurrenters, en kølergrill, selv om den ikke har funktion som sådan. Man tog fat på X3-serien, som allerede gik fint i markedet, og lancerede i 2020 en iX3-udgave med elmotor. X3 kunne fås i fire varianter: benzin, diesel, benzin-hybrid og el. Auto Motor und Sport testede alle fire udgaver indgående og anbefalede to: Den rene eludgave og dieseludgaven med den overlegne sekscylindrede motor på 286 hk. Benzinudgaverne var mere beskedent motoriseret.



iX3 er i modsætning til andre X3-udgaver produceret i Kina. En af markedets bedste elbiler til nu i en samlet vurdering. Foto: BMW.

BMW's elbiler 2013-2023

	i3	iX3	iX xDrive40	i4 eDrive35	i7 xDrive60	iX1
Introduktion	2013	2020	2021	2023	2022	2022
Motor, kW/hk	125/170	210/286	240/326	210/286	400/544	230/313
Batteri, kWh	33,2/27,2	80,0/74,0	76,6/71	70,2/66,0	101,7	64,7
Vægt, kg	1320	2260	2440	2065	2715	2085
Topfart, km/t	150	180	200	190	240	180
0-100, sek.	7,3	6,8	6,1	6	4,7	5,6
Forbrug, kWh/100 km	15,2	18,5-18,8	20,1	15,8-18,7	18,5	16,8-18,2
Pris, kr.	309.000	529.000	750.000	469.500	1.586.442	464.157
Rækkevidde, km	285-310	Op til 461	Op til 412	Op til 472	Op til 625	Op til 439

// GRØN BØLGE IKKE UDEN PROBLEMER



i3 havde et helt nyt formsprog, som ikke ramte alles smag. Men i nogle år var den verdens tredje mest solgte elbil. Foto: BMW.

BMW's formsprog med relativt konventionelt udseende elbiler er fortsat siden med iX i 2021 (se Rasmus Brandslunds artikel i kommende blad 3-2023), BMW i4 i 2021 (den er en BMW 4-serie Grand Coupé med elmotor), iX1 i 2022, og frem for alt i7 fra 2022. I modsætning til Mercedes-Benz EQS, der står med et ret avantgardistisk design og ikke minder om en S-klasse, er det let at se i7 som nyeste udgave af en 7-serie.



iX1 fra 2022 er BMW's billigste bud på en elbil i Danmark. Med sin nyere konstruktion og flere kræfter vil den tage over fra iX3 og kan håbe på en solid del af markedet. Foto: BMW.

Markedets tørst efter store biler har betydet, at alle elbiler i dag er tunge. Fra i3 med 1320 kilo i slutfasen til i7 med 2715 kilo er der noget af et spring. Og selv en X3 eller X1 i eludgave ligger pænt over de to tons.



i7 fra 2022 har taget bilverden med storm. Den kommer vi givetvis til at se som ministerbil i Danmark.

Desuden er rækkevidde, ladetid og tilgængelighed af standere ude på vejen et tema for alle, der vil tidligt på den grønne bølge. Omvendt er BMW's elbiler på grund af beskatningsreglerne relativt gunstige i køb. Denne fordel er dog til dels elimineret af Teslas prisbombning af markedet. Ordet disruption (forstyrrelse) har endelig fået konkret mening. Vi taler ikke om en uges rabat på 1 krone på en liter benzin, men om 100.000 kr. i rabat på en bil, man beholder i tre til fem år. Hvordan reagerer markedet?

Vi følger udviklingen i kommende udgaver af BMW Club Danmarks magasin.

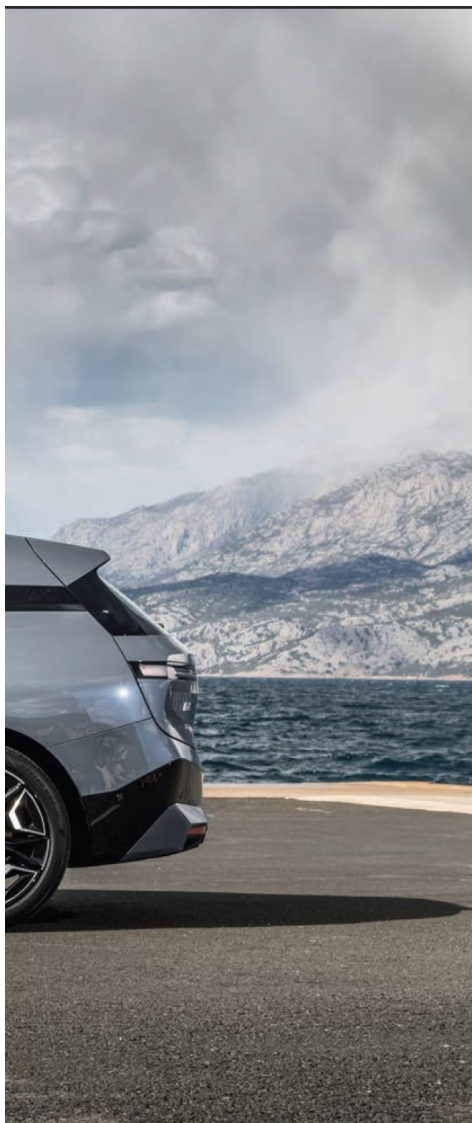
Se flere billeder på næste side

iX fra 2021 er en SUV-bil på størrelse med X5, men ligesom i3 er den designet helt fra grunden som en elbil. Foto: BMW.



i4 fra 2021 baserer sig på 4-serie Grand Coupé. Nyeste udgave fra 2023 er eDrive35 med mindre batteri og lavere pris. Foto: BMW.





Det er let at se, hvor inspirationen til alle moderne BMW bilers instrumentpaneler kommer fra: i3. Foto: Michael Eisenberg.



Omkring 2014 slap bilisterne ud af finanskrisen, og hvor man før købte bil efter mottoet "Småt er godt", skiftede markedet nu på et splitsekund til "We want the world and we want it now." Trenden gik straks væk fra små biler hen mod SUV-segmentet.

