



BMW i3 Electrizante

Prueba | A comienzos del año 2007, un grupo de diseñadores recibió una consigna especial: idear el BMW del futuro. Podía ser cualquier cosa: una bicicleta, un goggomóvil, un globo aerostático; pero tenía que ser la respuesta a las futuras demandas del público. El resultado es el "i3", un coche que diverge mucho de los demás BMW, tanto en el campo del diseño como en la tecnología. Es este efectivamente el coche del futuro?

Los ingenieros de BMW tomaron dos cosas en cuenta cuando diseñaron el "i3": cada vez más gente vivirá en ciudades grandes, y por lo mismo es importante no contaminar el aire. Por lo tanto, según BMW, un compacto coche eléctrico es la solución lógica. Un coche compacto es fácil de maniobrar en la ciudad y un coche eléctrico no causa (directa) emisión.

Concepto

En el transcurso de los años, BMW ha experimentado con versiones eléctricas de modelos existentes. Comprobaron que ese no era el camino acertado. Un coche eléctrico tiene que ser diseñado desde el comienzo como tal. Solamente de esta manera es posible llegar a una óptima división de peso (estabilidad!) y un óptimo uso del espacio en el interior. Como ilustración: el motor eléctrico es apenas más grande que un hervidor de agua. Entonces no es necesario reservar un espacio para el motor, y el i3 recibió una trompa plana.



Eso explica la peculiar apariencia del i3. Pero no hay motivo de preocupación: el mayor problema del i3 es que no es fotogénico en absoluto. En la realidad se ve mucho mejor que en cualquier foto. Tanto los fotógrafos de BMW como el de Autozine no fueron capaces de registrar el verdadero encanto (de verdad existe!) del coche.

Mover un coche liviano cuesta menos energía, entonces BMW ha ahorrado peso en todas las maneras posibles. Este proceso ha comenzado con las compactas medidas. Ponga atención a las inteligentes puertas traseras. Éstas abren en dirección contraria. Así se ha logrado una entrada más fácil sin tener que agrandar el coche.



El espacio adelante es excelente, más que todo el campo para la cabeza es abundante. El volante "pincha" de una manera muy incómoda en el interior. Incluso después de unos días de conducción, seguía siendo incómodo. Atrás el campo para las piernas es razonable para un coche de este tamaño. El piso del maletero es más elevado de lo que se espera, y entonces el volumen de carga es menor que el promedio.

Medio ambiente

BMW ha aplicado materiales innovadores para ahorrar peso y descargar el medio ambiente. La carrocería está hecha de aluminio reciclado, fibra de carbón y plástico. En el interior han usado fibra de cáñamo, madera no procesada de eucalipto (un árbol que crece bien rápido) y botellas PET recicladas. El interior es una mezcla exitosa de pensamiento alternativo y el carisma sobresaliente que se pueda esperar de un BMW. Tanto un activista para el medio ambiente como un capitalista se sentirá en casa en el i3.



Respecto al equipamiento, le falta muy poco al i3, con la observación de que faltan algunas previsiones (como advertencia de ángulo muerto) porque el i3 es intencionado para uso en la ciudad. La instalación de audio "Harman Kardon" vale ciertamente el extra precio; suena muy bien.

Como en la mayoría de los coches eléctricos, la pantalla de la navegación muestra la autonomía de la batería llena. También muestra todas las estaciones donde se puede recargar el coche. BMW lo lleva un paso más allá, planificando una ruta con el coche y alternativas formas de transporte. En este caso, el iPhone se convierte en prolongación del coche. Las instrucciones de navegación para la bicicleta o el transporte público son mostradas en el teléfono móvil.



Prestaciones

No importa lo revolucionario de un diseño: un BMW tiene que conducir como un BMW. Por lo mismo, el i3 tiene un motor eléctrico muy potente. El motor eléctrico da nada menos que 170 cv / 250 Nm y eso lo hace más veloz que todos los competidores. El pique de parado a 100 kms/h es realizado en 7.2 segundos. Como ilustración: es solamente un segundo más lento que el Tesla Model S, que cuesta el doble!

Hasta llegar a los 130 kms/h el i3 acelera despiadadamente duro. Por lo que no tiene caja de velocidades, demora de respuesta por parte del turbo o lo que sea, el coche acelera en un solo poderoso movimiento. Para hacer la aceleración aún más interesante, falta el sonido rugiente de un motor de combustión interna. Lo cual da un cierto aspecto de superioridad al i3. Este coche no necesita un grito primitivo para anunciarse al mundo..

El i3 se distingue de otros coches eléctricos por el énfasis en el manejo con un solo pie. Hay un pedal de freno, pero en la práctica se usa muy poco. Cuando el conductor suelta el acelerador, el coche pierda enfáticamente velocidad (incluso las luces de freno se encienden!). El conductor necesita acostumbrarse a esta característica, pero al final es más cómodo. Además, de esta manera recupera más energía que otros coches eléctricos.



Autonomía extendida

A pesar de sus aspectos revolucionarios, el i3 está también plagado por el mismo problema de todos los coches eléctricos: la limitada autonomía. Con la batería llena puede recorrer teóricamente 190 kms. Para el uso en la ciudad es suficiente, pero para el paseo al campo durante el fin de semana, no lo es. Por eso, el i3 está también disponible como "vehículo eléctrico de autonomía extendida". Consiste de un pequeño motor de motocicleta que genera suficiente electricidad para recorrer 200 kms más. Para esta prueba hemos conducido solamente el i3 de pura propulsión eléctrica. Es más liviano, algo más rápido y tiene la perfecta división de peso 50/50.

La verdadera autonomía del i3 con la batería llena, depende del uso de accesorios (por ejemplo el aire acondicionado y la calefacción consumen mucha corriente) y el clima. Durante un recorrido rotundamente revoltoso (el i3 te desafía a conducirlo rápido) pudimos recorrer 110 kms. Un recorrido económico (calmado y con los accesorios apagados) resultó en una autonomía de 150 kms.



Comportamiento en camino

El i3 pesa algo más de 1.200 kilos. Es un peso considerable para un coche de este tamaño. El sobrepeso es causado por las baterías (litio-ion, 22 kWh, 230 kilos, procedentes de Samsung). Poniendo la batería central en el piso, mantiene el punto de gravedad bajo y tiene una estabilidad excelente. Solamente en obstáculos, como los badenes, se nota que el coche inclina sobre su amortiguación. En todos los demás casos, el i3 sabe ocultar sus kilos de sobra.

Como se debe en el caso de un BMW, tiene tracción trasera. Los neumáticos especialmente desarrollados para este BMW son angostos pero muy grandes (155/70R19). De esta manera encuentran la mínima resistencia pero con máximo agarre en línea recta (acelerar y frenar). La sensación del volante es muy diferente a los demás BMW. En comparación con otros coches eléctricos, el i3 es más animado y más liviano, lo cual lo convierte en el coche eléctrico más electrificante de este momento.



Conclusión

Es el BMW i3 el coche del futuro? Si y no. Para el término corto, el i3 es innovador y un paso adelante. Gracias a la autonomía extendida, llega más lejos y hace la conducción eléctrica atractiva para un grupo de compradores más extenso. Además el sistema de navegación, que planifica también para bicicletas y transporte publico, lo convierte más en un serio medio de transporte en lugar de un juguete.

Al mismo tiempo, se nota que el i3 pertenece a la primera generación de serios coches eléctricos. Tenían que ahorrar peso de todas las maneras posibles, para compensar el peso de la batería. Hace mucha falta que mejoren baterías, y BMW no está a la vanguardia en este sentido (aunque tampoco a la retaguardia).

La respuesta a la pregunta si el i3 es un verdadero BMW es un incondicional "sí". Igual que en los modelos tradicionales, el i3 es distinto de la competencia con su carácter deportivo, avanzada tecnología y una convincente sensación de "Premium". Eso hace al i3 diferente a los demás BMW, pero igual de deseable. ■



Especificaciones

BMW i3 Electric

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	400 x 178 x 158 cms
Batalla	257 cms
Peso	1.195 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	No se sabe
Maletero	260/1100 l
Dimensiones de los neumáticos	155/70R19

Motor y prestaciones



Cilindradas	No se sabe
Cilindros / valvulas	No se sabe
Potencia	170 cv @ 4200 rpm
Par motor	250 Nm @ 1 rpm
Tracción	ruedas traseras
Aceleración de 0 a 100 km/h	7,2 seg.
Velocidad máxima	150 kms/h
Consumo promedio	INF l / 100 kms
Consumo urbano	INF l / 100 kms
Consumo extraurbano	INF l / 100 kms
Emision CO2	No se sabe

Precio

Precio	€ 35.500
Modelo mas barato	€ 35.500