

Technische Daten und Betriebskosten

BMW i3

Serienausstattung



Motorleistung	125 kW (170 PS)
Drehmoment	250 Nm
Kraftübertragung	Hinterradantrieb
Batteriekapazität	42,2 kWh
Ladeleistung AC/DC	11/50 kW



Länge/Breite/Höhe	4.011/1.775/1.577 mm
Radstand	2.570 mm
Kofferraum	260–1.100 l
Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung	1.345/365 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	–/– kg
Testwagenreifen	155/70 R 19 88Q/ Bridgestone Blizzak LM-500



0–80/–100/–130 km/h ¹⁾	5,3/7,6/13,8 s
60–100 km/h ¹⁾	3,8 s
80–120 km/h ¹⁾	5,9 s
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h ¹⁾	36,3/61,6 m
Wendekreis rechts/links ¹⁾	9,7/9,7 m
Verbrauch firmenauto-Normrunde (200 km) ²⁾	17,4 kWh
Testverbrauch ²⁾	14,1–21,3; Ø 17,8 kWh
Normverbrauch (WLTP)	15,4 kWh
Reichweite Normrunde/WLTP	230/305 km



Grundpreis	23.773 Euro ³⁾
Teuerung	3.786/2.204
Gebundenes Kapital	18.205/18.717

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung	1.529/1.572
Abschreibung	3.072/4.383
Steuer	0
Haftpflcht (HP 14, R7) ⁴⁾	758
Vollkasko (VK 16/TK 16, R4) ⁴⁾	646
Unterstellung/Garage	579
Festkosten pro Jahr	6.584/7.938
Festkosten in ct/km	32,9/19,9

Variable Kosten in ct/km

Strom	5,7
Reifen	1,7
Wartung und Reparatur	7,8/4,4
Summe variable Kosten	15,2/11,8
Gesamtkosten⁵⁾	48,1/31,6 ct/km

¹⁾ Messwerte von »auto motor und sport«; ²⁾ inklusive der Ladeverluste; ³⁾ 9.000 Euro Bonus abgezogen; ⁴⁾ 70 Prozent mit 500 Euro SB einschließlich Teilkasko mit 150 Euro SB; ⁵⁾ bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung.

Fazit: Oldie, but Goldie – auch nach sieben Jahren überzeugt das durchdachte Konzept des geräumigen, sparsamen BMW i3. Sein Infotainment ist auf der Höhe der Zeit, die Assistenzsysteme leider nicht mehr. Er eignet sich für alle, die das Design mögen und einen künftigen Klassiker fahren wollen.

Peugeot e-208

GT Pack



Motorleistung	100 kW (136 PS)
Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Vorderradantrieb
Batteriekapazität	50,0 kWh
Lademöglichkeit AC/DC	11/100 kW



Länge/Breite/Höhe	4.055/1.745/1.430 mm
Radstand	2.540 mm
Kofferraum	265–960 l
Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung	1.530/380 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	–/– kg
Testwagenreifen	195/55 R 16 87H/ Bridgestone Blizzak LM-005



0–80/–100/–130 km/h ¹⁾	5,8/8,6/14,8 s
60–100 km/h ¹⁾	4,9 s
80–120 km/h ¹⁾	6,7 s
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h ¹⁾	35,0/61,7 m
Wendekreis rechts/links ¹⁾	10,8/10,7 m
Verbrauch firmenauto-Normrunde (200 km) ²⁾	20,4 kWh
Testverbrauch ²⁾	19,3–25,0; Ø 21,4 kWh
Normverbrauch (WLTP)	17,6 kWh
Reichweite Normrunde/WLTP	275/340 km



Grundpreis	21.042 Euro ³⁾
Teuerung	3.351/1.951
Gebundenes Kapital	15.334/15.857

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung	1.288/1.332
Abschreibung	3.014/4.351
Steuer	0
Haftpflcht (HP 14, R7) ⁴⁾	758
Vollkasko (VK 20/TK 15, R4) ⁴⁾	871
Unterstellung/Garage	579
Festkosten pro Jahr	6.510/7.891
Festkosten in ct/km	32,6/19,7

Variable Kosten in ct/km

Strom	6,6
Reifen	2,2
Wartung und Reparatur	7,8/4,4
Summe variable Kosten	16,6/13,2
Gesamtkosten⁵⁾	49,1/32,9 ct/km

Berechnet von DEKRA

Fazit: Der Elektromotor passt hervorragend zum schicken Peugeot. Spritziger Antrieb und der solide verarbeitete Innenraum machen den e-208 zur guten Wahl. Der Antrieb gönnt sich aber zu viel Strom, ein paar Details verdienen noch etwas Feinschliff – etwa in Sachen Laden und Bedienung.