

# Ponad 200 000 kilometrów bez problemów

**Krzysztof Kosiedowski**  
Rzecznik Elektromobilności

**Tak w ogromnym skrócie można przybliżyć protoplastę wszystkich samochodów elektrycznych, czyli BMW i3. Auto za ultranowoczesność i design albo się kocha, albo nienawidzi. Nienawidzi głównie za to, że ktoś coś tak fenomenalnego zaprojektował i na lata uczynił niekwestionowanym liderem sprzedaży w klasie Premium.**

Jeżeli teraz to czyta jakiś decydent w BMW, to apeluję – nie doprowadzajcie do realizacji plotki o tym, że chcecie przerwać prace nad tym modelem po 2024 roku, ponieważ już spełnił swoją rolę marketingową – nic bardziej mylnego! Projektujecie wyrafinowane auta i niech te zaspokajają finansowe oczekiwania zysków, udziałowców Grupy z Monachium. BMW i3 oraz BMW i8 to motoryzacyjne perełki dla znawców, koneserów nietuzinkowego automobilizmu, ludzi świadomych, nowoczesnych, odważnych i otwartych na świat – radosnych. W przypadku i3 warto sprawić, żeby jak największa liczba kierowców na całym świecie, marząca o swoim pierwszym BMW mogła kupić i3. Samochód, który na stracie z powodzeniem rywalizuje z M POWER jest

najlepszą wizytówką Grupy. i3 ma tę przewagę, nad „M”, że w i3 nie robią się „wirry” w zbiorniku paliwa, które trzeba uzupełnić na stacji benzynowej. Elektryczną trójką wystarczy wrócić do domu, wyjąć z bagażnika ładowarkę i podłączyć do gniazdka, jak mikser, czy odkurzacz i już rano znowu oddać się radości jazdy. Jest jeszcze coś. Instalując panel fotowoltaiczny ładowanie jest prawie za darmo, a to stan nieosiągalny nawet dla najbardziej wyczynowych M POWER.

## Możliwości akumulatora

Wiele razy pytano: ile w takim aucie wytrzyma akumulator? Ile razy będzie go można naładować, po czym utraci swoją fabryczną pojemność?

Już wiadomo, że i3 może przejechać ponad 200 000 kilometrów i nic – tzn. akumulatory trzymają swoją pojemność i dalej można je eksploatować. Mało tego, dzięki systemowi rekuperacji, czyli odzyskiwaniu energii przez zdjęcie nogi z gazu i hamowania silnikiem, nie trzeba wymieniać klocków hamulcowych nawet po pokonaniu 277 000 kilometrów. Wydaje się nieprawdopodobne, ale to fakt. Niezawodność

tego auta potwierdzają dane zgromadzone przez niemiecki automobilklub ADAC, zrzeszający ponad 17 milionów członków. Z informacji gromadzonych od 2013 roku, czyli od chwili, w której pierwsze i3 trafiły do swoich właścicieli, nie zdarzyły się wymiany akumulatorów wysokonapięciowych, spowodowane zużyciem. Właściciele oczarowani walorami eksploatacyjnymi wymieniali ogniwa na wydajniejsze. Z kolei wymontowane akumulatory z i3 grupa wykorzystwała do budowy stacjonarnych zasobników energii elektrycznej wytwarzanej przez turbiny wiatrowe. ADAC wyliczyło także, że serwisowanie BMW na baterie jest o 20% tańsze niż innych modeli Grupy napędzanych silnikami spalinowymi. Dla kierowców i3 olej silnikowy, filtr oleju, tłumik, czy układ wydechowy są pojęciami historycznymi. Większość ze 165 000 posiadaczy BMW i3 nie widziała także na wyświetlaczu komputera pokładowego informacji o konieczności wymiany klocków hamulcowych, o czym wspominałem już wcześniej.

## Niezawodność

Dalej ADAC opisuje niezawodność i trwałość samochodu bez względu na to czy elektryczne BMW jeździ po RPA czy Skandynawii. Bardzo dobrze sprawuje się zarówno w upale, jak i na mrozie. W upale za to, że skutecznie chłodzi, a na mrozie za to, że ustawiając program w aucie lub programując je z poziomu smartfona, rano można wsiąść do i3 z odmrożonymi szybami i nagrzanym wnętrzem. Do dzisiaj w dalszym ciągu ponadczasowa bryła BMW i3 przyciąga wzrok przechodniów oraz innych kierowców. Trudno prawdziwemu miłośnikowi motoryzacji nie obejrzeć się za tym autem. Najnowsza generacja ofe-

ruje jeszcze wydajniejsze akumulatory wysokonapięciowe (120Ah), których pojemność jest o 50% większa niż w pierwszych egzemplarzach wyprodukowanych w 2013 roku. To pozwala na przejechanie według normy WLTP ponad 300 kilometrów, a w codziennej eksploatacji 260 kilometrów. Warto dodać, że przeciętnie pokonywany dystans dzienny wynosi około 50 kilometrów. Dodatkowo gwarancja na ogniwa zasilające została wydłużona do 160 000 kilometrów w ciągu 8 lat eksploatacji, a to 60 000 kilometrów więcej niż w pierwszych modelach EV od Bayerische Motoren Werke AG.

W przypadku planowania podróży, która przekracza podany przez producenta zasięg, BMW i3 oferuje na pokładzie system bezpieczeństwa energetycznego. Przywołany planuje trasę w taki sposób, żeby zapewnić ciągłość jazdy. Podpowiada i wskazuje na mapie nawigacji stacje szybkiego ładowania. Te umożliwiają uzupełnienie energii w bateriach do 80% ich pojemności, w czasie odpowiadającym zjedzeniu obiadu bądź wypiciu kawy.

**Jedyną niedoskonałością tego modelu jest jego cena. Za samochód wykonany z karbonu, trzeba zapłacić co najmniej 168 000 zł. Cena może przekroczyć nawet 200 000 zł w zależności od wybranego wyposażenia dodatkowego, którego lista, jak we wszystkich modelach BMW zdaje się nie kończyć. Złagodzeniem niedogodności jest rynek wtórny. Tutaj i3 są już dostępne poniżej 100 000 złotych, a biorąc pod uwagę ich stan techniczny, a przede wszystkim żywotność baterii, to ciekawa i zdecydowanie bardziej przystępna oferta aniżeli salonowa.** ■

