

BMW i3

BMW lanzará su submarca ecológica en 2013



Finales de 2013. Esa es la fecha en que **BMW lanzará al mercado su nuevo i3**, el primer modelo de una nueva submarca del gigante alemán dedicada exclusivamente a vehículos ecológicos, ya sean [eléctricos](#) puros o [híbridos](#). Un deportivo de cuatro plazas asimilable a un [Serie 6](#) actual y bautizado con el nombre de i8 acompañará al i3 a principios de 2014.

El i3 es un pequeño coche urbano, del tamaño de un [Nissan Micra](#) y una carrocería de tipo monovolumen, que **se ofrecerá en dos variantes, una 100% eléctrica y otra de autonomía extendida**, es decir, eléctrica también pero con un pequeño motor de gasolina a guisa de generador de energía eléctrica, una fórmula idéntica a la utilizada por los gemelos [Opel Ampera](#) y [Chevrolet Volt](#).

Plataforma LifeDrive

La revolución que supone el i3, sin embargo, va más allá del hecho de ser el primer BMW eléctrico y el precursor de una gama de coches ecológicos del fabricante alemán. Este nuevo coche innova en diferentes apartados que van **de la plataforma utilizada, la llamada LifeDrive**, a los materiales usados pasando por una producción sostenible y una serie de servicios

de movilidad añadidos.

El coche estará construido según una nueva fórmula LifeDrive que **separa totalmente la parte mecánica de la destinada a los pasajeros**. Como si de un coche de slot se tratara, el i3 dispone de un chasis plano donde se alojan todos los componentes mecánicos y un habitáculo destinado a los pasajeros y el equipaje que se sitúa encima del chasis.

Este vehículo **dispone de un motor eléctrico en la parte trasera** que ataca directamente al eje posterior motriz y un pack de baterías situado en el piso. **El chasis es de aluminio mientras que la carrocería es de fibra de carbono reforzada con plástico**. Todo esto tiene su explicación y quién nos la ofrece es el responsable técnico de BMWi.

El Mini-e y el BMW e-Active (un Mini biplaza y un Serie 1 eléctrico que ya han realizado pruebas de uso real en manos de clientes en diferentes países) **“nos dimos cuenta que había que rebajar significativamente el peso** para conseguir mayor eficiencia. Por ese motivo hemos trabajado con el aluminio para el chasis y con la fibra para la carrocería”.

El diseñador de ambos concept cars, el francés Benoit Jacob, se añade a la charla y nos comenta que **“la elección de este tipo de estructura, con una plataforma separada de la carrocería, nos ofrece una gran libertad creativa**. Podemos hacer la carrocería que queramos y eso facilitará crear una gama de modelos con una base idéntica”.

Jacob insiste en esta idea explicando que “el i3 es un coche que no está condicionado por una estructura existente. **Hemos podido jugar con las proporciones porque la mecánica no nos condiciona**. El concept, además, es muy similar al coche de producción”. Jacob, sin embargo, no quiso aclararnos **si el modelo definitivo mantendrá la estructura de puertas** de tipo armario sin montante central o, por el contrario, el coche tendrá pilar B y las puertas traseras serán de apertura

convencional.



mide 3,84 metros de largo por 1,76 de ancho y 1.53 de alto y **tiene cuatro plazas y un maletero de 200 litros.** El motor eléctrico rinde 125 kw y 250 Nm lo que le proporciona una velocidad punta de 150 km/h. y una aceleración de 0 a 100 km/h. en apenas 7.6 segundos.

La autonomía es de entre 130 y 160 kilómetros y la recarga se completa en seis horas. Los responsables de BMW no quisieron mojarse a la hora de ponerle precio pero sí indicaron que “los actuales precios de [coches eléctricos](#) son desmesurados y el del i3 va a ser, sin duda, una sorpresa positiva”. La solución en 2013.