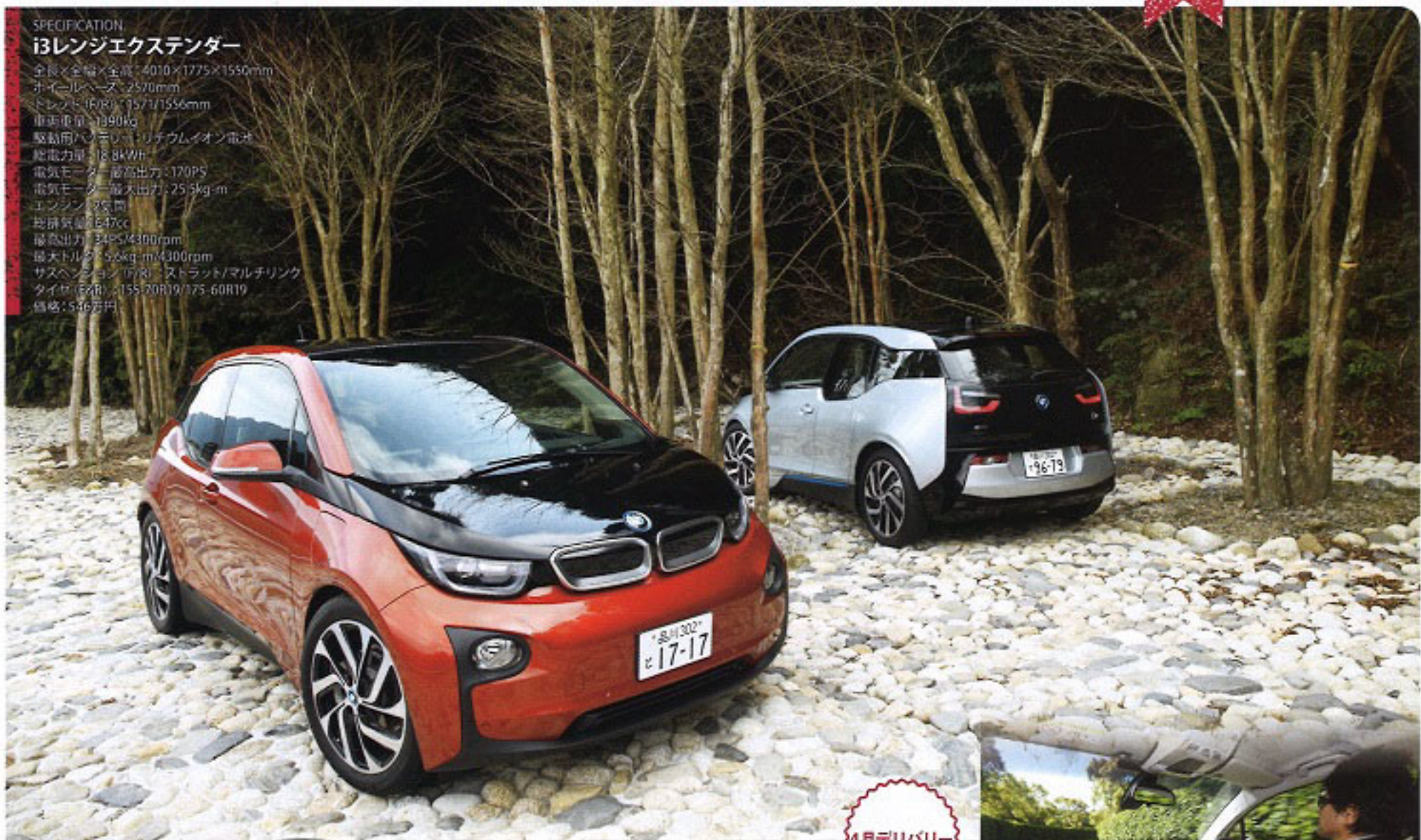


SPECIFICATION

**i3レンジエクステンダー**

全長×全幅×全高：4010×1775×1550mm  
ホイールベース：2570mm  
トレッド(F/R)：1571/1556mm  
車両重量：1390kg  
駆動方式：リチウムイオン電池  
総エネルギー：18.8kWh  
電気モーター最高出力：120PS  
電気モーター最大出力：25.5kg-m  
エンジン：2気筒  
総排気量：1.67cc  
最高出力：34PS/4300rpm  
最大トルク：5.6kg-m/4300rpm  
サスペンション(F/R)：ストラット/マルチリンク  
タイヤ(F/R)：155/70R19/175/60R19  
価格：546万円



4月デリバリー

impression

## BMW i3

# SAMPLE

価格：499万円/546万円（レンジエクステンダー装備車）



## エコだけじゃない走りの楽しさもプラス

文：太田哲也 問い合わせ：BMW iカスタマー・インタラクション・センター TEL：0120-201-4358 HP：http://www.bmw.co.jp/

水力発電を主体とする屋久島はCO2フリーの島としても知られる。そんな経緯から、今回の試乗会場となった。試乗後は屋久島の町長からCO2フリー試乗の証明書が配られた。

**屋**

久島は雨が多く、急峻な山も多いその特有の地形から、水力発電に適しており、使用する電力のほとんどを島内でまかなっている。そんなサステイナビリティ（持続可能性）な屋久島で、BMWの次世代モデル「i3」の試乗会が行われた。

i3には、二種類のラインナップがある。一つはEV（電気自動車）で、もう一つはレンジ・エクステンダーEVである。レンジ・エクステンダーとは、発電用エンジンを搭載するEVのことで、エンジン自体は出力が34PSしかない。つまりエンジンの力で走るのではなく、電池がなくなる前に発電を始めて充電する。EVの弱点である短い航続距離を伸ばす考え方だ。航続距離はEVが180kmに対して、レンジエクステンダーは300kmとなる。

i3はそのボディの構造が変わっていて、通常のモノコックではない。パワートレインや電池などの重量物を納めている車台はアルミ製である。その上にカーボン製の車体を被せて合わせたような凝った作り方をしている。

特徴としてはとっても軽量、高剛性。バッテリーが重く、全体的に高重量となりがちなEVの弱点をボディ構成で補った目的だ。

そして上物のカタチを替えればいろいろな車種への展開も可能となる。今後i3とシャシーを共通とするさまざまな派生モデルが出てくると予想される。クルマの生産方法も変わるかもしれない。昔のように少数の顧客のためにボディを換装するコーチビルダーも出てくるかもしれないから、楽しみは広がる。

走らせるとその軽量ボディの効果と、発進時にいきなりパワーが出るEVの特性で、とても加速が強い。

そして身体にはっきりとボディの剛性感が伝わってくる。まるでスポーツカーのような剛性感だ。試乗コースのワインディングでは、スポーツドライビングを存分に楽しめた。

バッテリーやモーターといった重量物がシャシー下部に収まるため、走りは見た目よりもスポーティで軽快だ。リア駆動を採用する。



一方、乗り心地に関しては、試乗会場だった屋久島の少し荒れた一般道では、ゴツゴツした印象だった。これは日本の立体駐車場に合わせるため、全高を1550mm以内に収めるようサスペンションのストロークを減らしたことの影響もあるだろう。もう少しセッティングを詰める余地があると感じた。

この点、都会のきれいな舗装路面ではまた印象が違ってくるだろうが。ちなみにバッテリーへの充電効果が高めるため、回生の度合を強めている。そのためアクセルを離しただけで強いエンジンブレーキのような症状が出る。屋久島の空いた道では、ほとんどフットブレーキを踏まないで済んでしまった。それが印象的だった。

インテリアは実に凝っている。さらさらとした手触りのユーカリの木でできたダ



モーターやレンジエクステンダー用のパワートレインはリアに搭載される。発電用の2気筒エンジンは647ccで、よく聞くとコトコトという音が聞こえる。



リアシートのアクセスを容易にするべく、観音開き構造を採用する。リアシートの居住性は見た目以上に広い。実用性はかなり高い。



1\_車載通信モジュールにより、ITネットワークで繋がれる。スマホなどからバッテリーの充電状況やエアコンのスイッチ操作なども可能とする。モニターには様々な車両状況を映し出される。2\_ステアリングコラムのサイドにあるセレクターはシンプルな構造。3\_ラゲッジスペースはフロントに確保。充電用のソケットもこの部分にある。



i3のシャシーはモジュール構造を採用する。下部はアルミニウム製のフレーム構造とし、その上にカーボンファイバー樹脂のボディを被せる。



リサイクル可能な再生素材や天然素材を多く使用した室内。素材感をあえて活かした室内は、モダンで居心地の良い雰囲気。インテリアは「LOFT」と「SUITE」という、2つのデザインが用意されている。



モーターならではの力強いトルク感と、シームレスで滑らかな走りはいつ乗っても新鮮な印象をもたらす。スポーティな走りも楽しめる。日本の駐車事情に合わせるべく、車高を下げることで立体駐車場にも入庫可能に。

Good

高いクオリティと楽しい走り

Bad

乗り心地にもう少し改良の余地あり

この狙いは環境に配慮したことをアピールする目的だ。そもそも日本において、現在のハイブリッドカーやEVなどのエコカーに対する消費者のイメージは、本来的なCO2削減・エコロジーから離れ、燃料代が節約できる・エコノミーという印象に変わってきているのではないかと。しかしi3に関しては、その作りからも価格帯からも、エコノミーの要素で買ってもらおうとしているのではなく、高品質かつエコロジーに配慮していることをひとつのブランドと考える富裕層に向けて提案する製品という成り立ちだろう。

ツシュボード上の棚や、ケナフという麻の繊維が見てとれる内装材など、サステイナブル(持続可能性)な素材を意図的に使っている。通常の高級感と違い、南国のホテルの調度品のような味わいを感じた。