

Pressepräsentation BMW i8: Keine halben Sachen

Von Peter Schwerdtmann

Sogar auf den Straßen in Kalifornien - in Gods own land of luxury cars - wirkt der BMW i8 als sei er einem Sience Fiction-Film entsprungen. Viel Zukunft soll er demonstrieren. Denn für BMW ist der i8 der Sportwagen des 21.

Jahrhunderts, der alle anderen alt aussehen lassen soll. Das erreicht man - nicht nur im Film - mit mutigem Design. Aber beim i8 kommt zur eigenwilligen und eigenständigen Gestaltung auch noch ein technischer Ansatz, der es in sich hat.

Sein Herzstück ist sein Antrieb. Auf der Vorderachse sitzt ein Elektromotor, der mit seiner Leistung von 96 kW / 131 PS mehr als nur einen müden Boost beim Beschleunigen bereithält. Er ist der Antrieb für die Strecken, die man rein mit der Energie aus der Lithiumionen-Batterie zurücklegen will. Der Fahrmodus dazu heißt "E-Drive". Maximal 120 km/h Spitze und 37 Kilometer Fahrstrecke soll der i8 so zurücklegen können. Im Stadtverkehr von Los Angeles und bei voll laufender Klimaanlage sprang der Motor auf der Hinterachse allerding bereits nach knapp 20 Kilometern an.

Bei dem Verbrenner handelt es sich um einen Drei-Zylinder-Ottomotor, der es mit Twin-Power-Turbo-Technologie auf 170 kW / 231 PS bringt. Damit dessen Leistungsentfaltung besser zu der des Elektromotors auf der Vorderachse passt, bringt ein dritter Elektromotor von 15 kW / 20 PS den Benziner auf Trab. Im "Sport"-Modus arbeiten beide Maschinen zusammen und schaffen so 266 kW / 362 PS. Im Sportmodus erzeugt der Benziner so oft wie möglich mehr Leistung als der Fahrer per Fahrpedal abfordert. Die dient der Aufladung der Fahrbatterie.

Der Ottomotor entstammt dem modularen Motorenbaukasten der Bayern. Er ist eigentlich ein halber Reihen-Sechszylinder. Aber BMW macht beim Motor keine halben Sachen, wie man schon an den Leistungsdaten erkennt. Sein Knurren bei Volllast lässt sogar so etwas wie ein Sportwagen-Geräusch entstehen. Da er sich im Elektro- oder im Eco-Pro-Modus kaum in die Fahrgeräusche einmischt, meldet er sich kräftig hörbar nur

im Sport-Modus. Sonst geht sein Geräusch in dem unter, was man bei Hybrid-Antrieben noch so hören kann. Beim i8 sind das vorwiegend die Reifen und ein Hauch von Windgeräuschen.

Mit dem nicht einmal anderthalb Tonnen schweren 2+2-Sitzer wird dieser Antrieb jedenfalls gut fertig. Schon wegen des Stromverbrauchs muss bei 250 km/h eingebremst werden. Dafür schafft er den Sprint von 0 auf 100 km/h in 4,4 Sekunden.

Doch nicht nur Leistungs- und Beschleunigungswerte zeigen, wo BMW mit dem i8 hinwill. Der Preis von 126 000 Euro ist der beste Beweis für den Anspruch. Man will sich auch mit den Zuffenhausenern messen.

Ein solcher Vergleich hat seinen Reiz. Beginnen wir mit der Außenwirkung. Der 911er sieht gut aus, im Moment besser denn je, seit er in dieser Karosserieform gebaut wird. Der BMW i8 hat keine solche Tradition, aber Ambitionen für die Zukunft. Das zeigt er mit seinem nur scheinbar klassischen Sportwagen-Design mit besonders flacher Niere, einer eigenständigen Scheinwerfergestaltung und seiner Art, Materialien scheinbar übereinander anzuordnen. Die BMW-Gestalter nennen das "Layer-Design". Layer sind die Gewebelagen die bei der CFK-Bauweise übereinander gelegt und geformt werden. So entstand zum Beispiel die steife Fahrgastzelle nach dem Beispiel der Formel 1-Monocoques. Kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff wird auch sonst zum Gestaltungselement. Man will zeigen, dass hier modernste und vor allem die leichtesten Materialien eingesetzt werden.

Spektakulärer als beim Porsche fallen auch die nach oben schwingenden Flügeltüren auf. Sie geben einen großen Einstieg frei, falls man auf den Rücksitzen – möglichst kleine – Menschen unterbringen will. Trotz der großen Öffnung erfordert das Einsteigen Geschick. "Mit dem Hintern voran", empfiehlt uns der Techniker, als wir das erst Mal vor der geöffneten Tür stehen. So kommt man einigermaßen glatt über den großen Schweller. Ich habe aber in den Tagen mit dem i8 in Kalifornien nicht einen gesehen, dem es gelungen wäre, wieder einigermaßen elegant auszusteigen. Das macht einem der Porsche leichter.

Wem es gelingt, elegant auszusteigen, der kann sich mit diesem Auto beim Kunden eher als mit einem Porsche sehen lassen. Denn der Preis tritt in den Hintergrund angesichts der offensichtlichen Innovationsbereitschaft des Besitzers und erst recht angesichts seines Umgang mit den Ressourcen. Als Plug-in-Hybrid ist der i8 "sozialverträglicher" als jeder klassische Sportwagen.

Im Verkehrsfluss auf dem Pacific Highway wollte sich ein Porsche Carrera mit unserem i8 messen. Wir nahmen die Herausforderung an, natürlich nur bis zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 55 Meilen pro Stunde. Und siehe da: dank hohen Elektro-Drehmoments von 250 Newtonmetern von der ersten Umdrehung an und dem kräftig brummende Benziner beschleunigte der i8 anfangs besser.

In den engen Kurven des Mulholland Highways hätten wir allerdings lieber im 911er gesessen. Hier führten die für einen Sportwagen schmalen und auf geringen Rollwiderstand optimierten Räder zu einem unerwarteten Untersteuern. Das Problem hat man erkannt. Zum Auslieferung der ersten Serienfahrzeuge im Juni diesen Jahres will man noch an den Reifen arbeiten und für bessere Seitenführungskraft ein bisschen Verbrauchsvorteil opfern.

Wenn das gelingt, hat der i8 gute Karten. Er lenkt mit seiner nur leicht hecklastigen (52 Prozent) Achslastverteilung und seinem recht geringen Gewicht spontan ein und sprintet bei gezieltem Einsatz der Schaltpaddels der Acht-Gang-Automatik kräftig los, in Zukunft dann eben ohne das überraschende Untersteuern.

Beim Verbrauch ist der BMW i8 von Fahrzeugen seiner Klasse so schnell nicht zu schlagen. Nach dem für Plug-in-Hybrid ausschlaggebenden Verbrauchszyklus kommt er auf 2,1 Liter. Wer nur Kurzstrecken von Steckdose zu Stecksode fährt, kann auch ganz ohne Benzintanken davonkommen. Wer den Sportmodus bevorzugt, zahlt auch beim i8 den ICE-Aufschlag.

Mit seinem Kofferraum von 150 Litern und dem Platz für einen flachen Kleidersack unter der Heckklappe orientiert sich der i8 an dem, was in dieser Klasse üblich ist. Dank der beiden Notsitze bleibt aber noch Platz für größeres Gepäck. Das ist gut so, weil speziell Fahrten im "Comfort"-Modus durchaus lang werden dürfen.

Das wird der Fahrer auch so sehen; denn er braucht einige Zeit, um sich an seinem Arbeitsplatz sattzusehen. Alles ist auf ihn ausgerichtet, sogar soviel, dass ein sensibler Beifahrer sich ausgesperrt fühlen könnte. Hier ist der Mensch auf dem linken Sitz der Bestimmer und der Passagier versaut das Leistungsgewicht. Auch dieses Gefühl kennt man aus anderen Sportwagen wie dem Jaguar F-Type Coupé.

Aber selbst der neue Jaguar und erst recht nicht der gewohnte Anblick des Klassikers 911 können die Aufmerksamkeit herstellen wie der BMW i8. Beim Parken entsteht schnell ein kleiner Menschenauflauf. Kein Aussteigen ohne Gespräche mit Umstehenden. Viele hochgereckte Daumen. Und viele zugerufene Komplimente von Fahrer zu Fahrer auf dem

Highway. Der Mut beim Design hat sich gelohnt. BMW macht eben keine halben Sachen bei der mutigen neuen Marke BMW i. (ampnet/Sm)

Daten BMW i8

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,94 x 1,30 (mit geöffneten Türen 1,99)

Radstand: 2800 mm

Ottomotor (Hinterachse): R3-Benziner, 1499 ccm, Twinturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 170 kW / 231 PS bei 5800 U/min Max. Drehmoment: 320 Nm bei 3700 U/min

Elektromotor (Vorderachse): Spitzenleistung 96 kW / 131 bei 4800 U/min, Nennleistung

75 kW / 102 PS bei 4800 U/min Drehmoment: 250 Nm ab 0 U/min Rekuperationsleistung: 60 kW Systemleistung: 266 kW / 362 PS

Lithiumionen-Batterie: 355 V, Kapazität 7,1 kWh

Höchstgeschwindigkeit: elektrisch 120 km/h; 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,4 Sek.

Verbrauch / Reichweite (nach EU-Norm): 2,1 Liter / 440 km

CO2-Emissionen: 49 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1560 kg / 370 kg

Kofferraumvolumen: 154 Liter

Wendekreis: 12,3 m

Räder / Reifen: 7J x 20 195/50 R20 (vorn), 7,5 J x 20 215/45 R20 (hinten)

Luftwiderstandsbeiwert: 0,26

Basispreis:126 000 Euro

Bilder zum Artikel



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.





BMW i8: Laserlicht mit doppelter Recihweite wie LED-Licht und einem Drittel weniger Energieverbrauch.



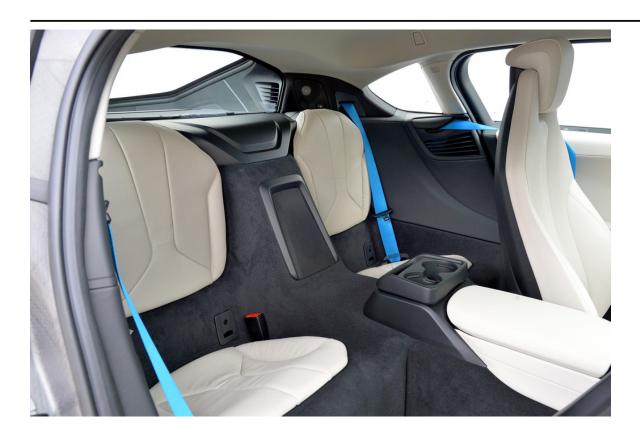
BMW i8.



BMW i8: Laser-Scheinwerfereinheit.



BMW i8.



BMW i8: Notsitze oder Platz für Gepäck.



BMW i8: 150 Liter-Abteil für Gepäck.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8: der Elektromotor und die Steuerelektronik.



BMW i8: der Dreizylinder auf der Hinterachse.



BMW i8: vorn der Elektromotor für die Vorderachse, in der MItte die Batterie, hinten der Drei-Zylinder-Ottomotor auf der Hinterachse.