

Erste Erfahrungen mit dem BMW i8: Unverfälschtes Sportwagen-Feeling

Von Axel F. Busse

Noch trägt er Tarnbekleidung, doch gut vier Wochen vor der großen IAA-Premiere gibt der BMW i8 die ersten seiner zahlreichen Geheimnisse preis. Auf exklusiven Testrunden in der Provence offenbarte der Öko-Sportler Agilität und Leichtfüßigkeit, Sinn fürs Sparen und Potenzial für Varianten.

Wenn in der ersten Hälfte des kommenden Jahres die Auslieferungen beginnen, bekommen die Kunden einen BMW, wie es ihn bisher noch nicht gab. Das flache Coupé ist einem herkömmlichen Sportwagen zwar nicht unähnlich, doch selbst die mit Superlativen sonst recht sparsamen Münchner preisen ihn als „Revolution der Freude“. Ein Motor an jeder Achse verspricht beeindruckende Fahrleistungen, gleichzeitig liegt der Verbrauch nach dem normierten EU-Messverfahren unter 2,5 Liter je 100 Kilometer. Die Frage, ob ein Hybrid sich wie ein „richtiger“ Sportwagen anfühlen kann, ist nach wenigen hundert Metern beantwortet. Er kann.

Exakt vier Jahre nach der Premiere des Concept-Fahrzeugs Vision Efficient Dynamics öffnen sich die Flügeltüren des Serienfahrzeugs. Es ist 4,69 Meter lang, 1,94 Meter breit und 1,29 Meter hoch. Mit einem Alurahmen ist eine Karosserie aus kohlefaser-verstärktem Kunststoff verklebt und verschraubt, ein 96 kW starker Elektromotor an der Vorder- und ein 170 kW / 230 PS leistender Verbrennungsmotor an der Hinterachse sind Quellen seines Vortriebs. In der Summe bedeutet das 276 kW / 362 PS mit einem kombinierten Drehmoment von 570 Newtonmetern (Nm).

Die nackten Daten sagen freilich wenig aus über das Fahrerlebnis, das dank elektrischer Kraft so ganz anders als bei herkömmlichen Sportwagen ist. Der Elektromotor ist abweichend von der im i3 verwendeten Antriebseinheit mit einem Zwei-Gang-Getriebe gekoppelt, so dass maximale Durchzugskraft (250 Nm) tatsächlich ab der ersten Umdrehung an die Räder weiter gegeben werden kann. Nur ein sanftes Summen gibt er von sich, nicht einmal die rollwiderstands-optimierten Reifen drängen sich akustisch in

den Vordergrund.

Das lässt sich ändern, wenn ab 65 km/h turnusmäßig der Verbrennungsmotor einsetzt. Ein kräftiger Tritt aufs Fahrpedal vermag den nur 1,5 Liter großen Dreizylinder schon früher zu wecken, sofern der entsprechende Fahrmodus gewählt ist. Insgesamt gibt es davon vier. Steht der Schalter auf Comfort, werden abhängig von der Leistungsanforderung Elektro- oder Verbrennungsmotor wechselnd aktiviert oder im Stand-By gehalten. Im Sportmodus sind stets beide Aggregate in Aktion, um das dynamische Kerngeschäft in flinker Kurvenfolge zu erledigen. Die völlige Abgasfreiheit, und damit Zugang zu eventuell schadstoffbedingt gesperrten Innenstadtbereichen, verspricht der e-Modus. Aus einer Kapazität von sieben Kilowattstunden (kWh) ermöglicht die längs in der Fahrzeugmitte angeordnete Lithiumionen-Batterie eine maximale elektrische Reichweite von 35 Kilometern. Höchsttempo auf Strombasis sind 120 km/h. Vierter Fahrmodus ist die Eco-Pro-Einstellung, die alle Fahrzeugsysteme einschließlich Heizung und Klimaanlage unter Effizienz-Vormundschaft stellt.

Wer diese Systemvoraussetzungen nach dem europäischen Fahrzyklus in Verbrauchskilometer umrechnet, kommt auf einen Durchschnittskonsum von weniger als 2,5 Litern je 100 Kilometer. Diese Zahl mag von der alltäglichen Fahrpraxis weit entfernt sein, ist aber für den Hersteller bei der Feststellung von Flottenverbrauch und anderer unter gesetzlicher Beobachtung stehender Daten immens wichtig. Der Kunde hat letztlich die Gewissheit, sportliche Fahrleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen abrufen zu können, wie sie vergleichbar leistungsstarke Coupés mit konventionellem Antrieb keinesfalls bieten.

Nicht ohne Grund sind die BMW-Ingenieure auf den Dreizylinder im Heck des i8 besonders stolz. Das Triebwerk gehört zu der künftigen Motorenfamilie mit dem Standardmaß von 0,5 Liter Hubraum je Zylinder und bietet dank Turboaufladung die mit Abstand höchste Literleistung im Programm. Um den von ihm erzeugten Schub mit einer adäquaten Soundkulisse zu versehen, braucht er kaum Nachhilfe. Kerniges Brummen im Heck signalisiert dem Fahrer, dass nun beide Achsen angetrieben sind. Bei Bedarf reicht die Kraft bis 250 km/h – dann tritt die elektronische Bremse in Aktion.

Wie schnell diese Schranke erreicht werden kann, vermitteln erste Kilometer auf dem sicheren Geläuf einer Versuchsstrecke. Im Nu hat die digitale Tempoanzeige die 100er-Marke überschritten, auch deshalb fast unbemerkt, weil die aerodynamisch optimierte Außenhaut mit einem cw-Wert von 0,26 kaum Windgeräusche zulässt. Vor der Kurve wird, fast eine Selbstverständlichkeit, Bremsenergie zum erneuten Laden der Batterie verwendet, danach geht es mit Schwung in die nächste Rechts-Links-Kombination.

Nicht nur das Leistungsgewicht von knapp mehr als vier Kilogramm je PS ist dafür verantwortlich, dass Leichtfüßigkeit und eine fast schwerelose Eleganz die prägenden Fahreindrücke sind. Die Bissigkeit manch konventioneller PS-Boliden mag fehlen, doch die enorme Lenkpräzision und die unmittelbar eintretenden Reaktionen auf minimale Richtungsänderungen vermitteln unverfälschtes Sportwagen-Feeling. In einer Höhe von 46 Zentimetern über dem Asphalt ist der Fahrzeugschwerpunkt auszumachen, so niedrig wie bei keinem anderen BMW. Das fördert die dynamischen Qualitäten, erlaubt erstaunliche Kurventempo und man manövriert sich zusehends in den Regelbereich des ESP.

Warum BMW den i8 nicht jetzt, sondern zum Sommer 2014 zu den Kunden schickt, ist freilich auch erfahrbar. Elektronischer Feinschliff soll dafür sorgen, dass letzte Harmoniedefizite zwischen den Motoren und Kraftübertragungen verschwinden. Gelegentlichen hartes Einkuppeln und Ruckeln beim Runterschalten, minimale Denkpausen vor der Aktivierung des einen oder anderen Kraftspenders – das soll nach dem Willen der BMW-Techniker verschwinden und zu einem stimmigen und geschmeidigen Ganzen destillieren, bei dem der Fahrer nur noch eine Ahnung davon hat, welche unterschiedliche Aggregate und Systeme hier um die beste Fahrperformance ringen.

„Der i8 ist nicht für die Rennstrecke konzipiert“ sagt Projektleiter Dr. Carsten Breitfeld ohne Raum für anderweitige Interpretationen. Zwei Notsitze nach Art eines 911ers sind ebenso vorhanden wie ein Kofferraum von knapp 160 Litern im Heck, der das Nötigste für den Wochenendtrip aufnimmt. Auf einen Rest von Alltagstauglichkeit mochten die Konstrukteure bei diesem Sport-Hybrid-Erstling offenkundig nicht verzichten. Doch jeder, der sich den Rohbau genauer anschaut, kann entdecken, welche Chancen auf weitere Varianten in der Konstruktion stecken.

Das Gewicht von knapp 1500 Kilogramm ist sicher nicht das letzte Wort, denn der Verzicht auf eine Rückbank ist ebenso gut vorstellbar wie der Ersatz von Alu- durch Carbonfelgen. „Wir denken darüber nach“, sagt Leichtbau-Experte Franz Storkenmaier zu möglichen künftigen Reifenträgern. Der Einsatz von Keramik-Bremsen sparte weitere Kilos, bis am Ende eine Art „Superleggera“-Ausführung mit leistungsfähigerer Batterie und einem ausgeizten 125 kW-Elektromotor an der Vorderachse dastünde. Dass die Kohlefaser-Karosserie auch ohne Dach genug Steifigkeit für schnelle Runden hätte, wird ohnehin von niemandem bestritten. Carsten Breitfeld ist jedoch keine verwertbare Reaktion zu diesen Vorschlägen zu entlocken. Er lächelt – wie es besser Informierte gewöhnlich tun.

Das Überraschungsmoment einer offiziellen Preismitteilung wird BMW wohl erst zur Frankfurter Autoshow nutzen und hält sich zu den Anschaffungskosten bisher bedeckt. Wer anlässlich der Probefahrt in Anwesenheit von BMW-Verantwortlichen über rund 125 000 Euro spekulierte, hörte aber keine Dementis. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel:



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.

BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.

BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.

BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.

BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.

BMW i8.



BMW i8.