

## Pressepräsentation BMW i8: Hochspannung

Von Peter Schwerdtmann

**Die Spannung könnte höher kaum sein. Aufregend sind dabei weniger die 355 Volt der Lithiumionen-Batterie, sondern mehr die Neugier, die BMW schon im Vorfeld mit Konzept des i8 ausgelöst hat. Ein komplett neuer Ansatz bei Fahrzeug-Konstruktion und -Bau sowie - laut BMW - der nächste Schritt zum Antriebssystem der Zukunft, exotische Materialien, der erste Drei-Zylinder-Motor der Münchner und Sportwagen-Fahrleistungen wie der Sprint von 0 auf 100 km in 4,4 Sekunden schrauben die Erwartungen an den Neuen in ungewohnte Höhen.**

2,1 Liter auf 100 km soll der BMW i8 im Durchschnitt verbrauchen und mit der Energie aus dem Benzintank sowie mit den 7,1 Kilowattstunden (kWh) der Batterie eine Reichweite von 440 Kilometern erreichen, mit dem optionalen 42-Liter-Tank sogar 660 Kilometer. 37 km kann der i8 rein elektrisch fahren und in diesem Fahrmodus sogar 120 km/h erreichen. Ottomotor und Elektroantrieb können insgesamt 266 kW / 362 PS an die vier Räder bringen, gepaart mit einem Drehmoment, zu dem der Elektromotor schon von der ersten Umdrehung an 250 Newtonmeter (Nm) beisteuert. Das klingt nach einem automobilen Superlativ.

Von außen lässt der i8 keine Zweifel daran aufkommen, dass es sich bei den Rahmendaten nicht um leere Versprechen handelt. Es sieht so schnell aus, wie man es von einem als innovativ angekündigten Sportwagen erwartet. Die Fahrgastzelle unter der mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,26 nicht nur exotisch, sondern auch strömungsgünstig geformten Karosserie besteht aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK), wie in der Formel 1. Sie bietet Raum für zwei Passagiere, hält aber auch noch zwei Notsitze vor. Das Leergewicht liegt dank Leichtbau und solcher Materialien wie CFK, Aluminium, Magnesium und gehärtetem Dünnglas trotz der Fahrbatterie bei nur 1485 kg. Die Batterie ist aber nicht nur schwer, sie zieht auch den Schwerpunkt nach unten. Der liegt tiefer als 460 Millimeter über der Fahrbahn.

In dem Plug-in-Hybrid-Antriebsstrang des i8 setzt BMW zum ersten Mal einen Reihen-Dreizylinder ein, der eigentlich ein halber Sechszylinder ist. Der liefert dank der Twin-Power-Turbo-Technologie 170 kW / 231 PS und ein maximales Drehmoment von 320 Newtonmetern (Nm) über eine Sechs-Gang-Automatik an die Hinterachse. Der Elektromotor bringt es auf maximal 96 kW / 131 PS und ein maximales Drehmoment von 250 Nm, das bereits ab der ersten Motorumdrehung für die Vorderräder zur Verfügung steht. Im Zusammenspiel beider Motoren kann der i8 über 266 kW / 363 PS verfügen und maximale Traktion über einen Allradantrieb anbieten, der ebenfalls durch das Zusammenwirken beider Motoren an ihren Achsen entsteht.

Den Spurt von 0 auf 100 km/h schafft der i8 in 4,4 Sekunden; seine Höchstgeschwindigkeit hat BMW auf 250 km/h eingestellt. Dank des Hybridantriebs, des geringen Gewichts, der guten Aerodynamik und der EU-Norm für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge erreicht der i8 einen Durchschnittsverbrauch von 2,1 Litern auf 100 km, was einer Kohlendioxidemission von 49 Gramm pro Kilometer entspricht. Da er mit seiner 7,1-kWh-Batterie auch bis zu 37 Kilometer rein batterieelektrisch maximal 120 km/h schnell fahren kann, hat der i8-Fahrer bei kurzen Strecken sogar die Chance, ganz ohne Sprit von Ladestation zu Ladestation zu kommen.

Aber wer will mit einem Sportwagen schon Kurzstrecke fahren? Dazu lockt die Möglichkeit viel zu sehr, beim Fahrerlebnisschalter von den fünf Möglichkeiten den „Sport“-Modus zu wählen, bei dem beide Motoren zeigen, was sie können. Mit dem rein elektrischen Fahren, dem ersten der fünf Modi, kann man den Durchschnitts-Verbrauch in Grenzen halten. Im Modus „Comfort“ schafft der i8 mit einer ausgewogenen Balance zwischen Dynamik und Effizienz nach den Regeln des EU-Testzyklus bis zu 600 km Reichweite.

Eine komplette Sicherheitsausstattung ist bei BMW Standard. Beim i8 kommt nun auch eine umfangreiche Serienausstattung dazu mit dem Navigationssystem Professional mit vorausschauendem Antriebsmanagement, voll digitalem Instrumentendisplay, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, BMW „iDrive“ mit 8,8-Zoll-Control-Display, Sportlenkrad, elektrisch verstellbaren Leder-Sportsitzen und lederbezogener Armaturentafel. Vier Außenlackierungen und Ausstattungsvarianten stehen zur Wahl.

Zum Fahrerlebnis kommt beim i8 das Innenraumerlebnis. Mit einer angemessen neuen Interpretation der Cockpitgestaltung und einem Anzeige- und Bedienkonzept, dreidimensional aufbereiteter Grafik, Klang- und Lichtinszenierung bei Start sowie einer Bedienlogik, die dem neuen Antrieb entspricht. Natürlich bietet sich gerade der BMW i8 als Basis für das umfassende Angebot von BMW Connected Drive, ein Head-up-Display

sowie ein komplettes Fahrerassistenz-Paket an. Strom für all die Elektronik ist ja genug an Bord, wenn auch zunächst als Hochspannung von 355 Volt. (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

CO<sub>2</sub>-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.

---



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.

---