
Fahrbericht BMW i8 Roadster: Kupferstich im Zukunftskleid

Von Axel F. Busse

Wenn ein Auto auch nach fünf Jahren noch immer aussieht wie ein Besucher aus der Zukunft, müssen die Designer wohl irgendetwas richtig gemacht haben. Beim BMW i8 kommt hinzu, dass der Hersteller Neuerungen, so wie jetzt beim Roadster, nur extrem sparsam dosiert vor dem Publikum ausbreitet. Ob der offene Zweisitzer auch Talente als Alltagsauto besitzt, klärt unser Praxistest.

Es ist gängige Praxis der Autoindustrie, für ihre neuen Produkte jeweils auch ein neues Lacksortiment zu mischen. Mit den vorher nicht bestellbaren Farbtönen wird das junge Modell vom Bekannten optisch abgegrenzt. Der Testwagen glänzte in einer „E-Copper“ genannten Metallic-Tönung, was auf der Straße als deutliches Signal auf das Antriebskonzept verstanden werden soll. Kupfer als ebenso traditionelles wie modernes Leitmaterial für elektrische Verbindungen symbolisiert das Versprechen: In diesem Sportwagen wird nicht ungehemmt fossiler Brennstoff verbubelt, hier wird Strom emissionsfrei in Vortrieb umgesetzt. Wenn der dann noch aus regenerativen Quellen stammt, umso besser.

Die Sehnsucht, mit der potenzielle Käufer den i8-Roadster erwarteten, wird von den Zulassungen deutlich illustriert. Während im ganzen Jahr 2017 vom Kraftfahrtbundesamt für das Coupé nur 237 Neuzulassungen registriert wurden, wurden nach BMW-Angaben allein zwischen Mai und August 2018 schon 113 Roadster verkauft. Dabei verdient es allen Respekt, dass BMW das 2009 vorgestellte Konzept-Fahrzeug „Vision Efficient Dynamics“ nur minimal verändert und innerhalb von kaum mehr als drei Jahren in Serie und auf die Straße gebracht hat. Damals hatten die Mobiltelefone etwa das Format, das heute ein i8-Schlüssel hat. Er wiegt 84 Gramm und außer der Fähigkeit des Fernsprechens fehlt ihm eine Öse zum Befestigen am Schlüsselbund.

Die kostspielige Karbon-Karosserie, das technisch aufwändige Hybrid-System, schwingenartige Flügeltüren und der – gemessen am Leistungsvermögen – niedrige Verbrauch verschaffen dem Exoten aus Leipzig eine Sonderstellung, der für gut betuchte Sportwagenfans eigentlich sehr reizvoll sein müsste. Dennoch erreichen konventionell angetriebene Boliden der Klasse um 370 PS ein Mehrfaches an Neuzulassungen. Natürlich kann man diese Motorleistung auch billiger als 155 000 Euro bekommen, angesichts der einzigartigen Technik-Komposition erscheint der Preis aber angemessen.

Es ist nicht zuletzt die Lade-Infrastruktur in deutschen Landen, die das große Vergnügen am schadstofffreien Autofahren dämpft. Mit der richtigen Steckdose in der Nähe, könnte man bequem zum Sightseeing oder Shopping rollen, im Parkhaus den Stecker ziehen und mit gut gefülltem Akku die elektrische Fahrt fortsetzen. Das Navigationsgerät will helfen, denn Ladestationen sind dort hinterlegt. Nur hat die Landkarte noch zu viele weiße Flecken und das dämpft nach wie vor die Lust nicht nur auf diesen Elektro-Renner.

Am Straßenrand drehen sich die Köpfe, wenn die Flügeltüren des i8 hoch schwingen. Die breiten Schweller der Karbonzelle verlangen, dass man sich einen geänderten Bewegungsrhythmus zum Einsteigen aneignet als bei herkömmlichen Karosserien. Das verlangt Übung, ist aber schnell erlernt und man kann elegant in die Sitzschalen gleiten. Heraus zu kommen, ist schwieriger. Was die Insassen wahrnehmen, dürfte dem nahe kommen, was Leonard Nemoy alias „Mr. Spock“ am ersten Drehtag zu „Enterprise“ am Set

vorhand. Das Cockpit-Styling ist nicht weniger aufregend als die Außenhülle, elegante Schwünge und lichte Abdeckungen, das Design der Anzeigen ändert sich je nach Fahrmodus: Blau für Comfort, Rot für Sport, weiß für Verbrauchs- und Reichweitenanzeige. Die Rekuperationsleistung lässt sich im Display ebenso live verfolgen wie der Kraftstoffdurchfluss.

Gut, dass es vertraute Elemente gibt wie den Getriebe-Wählhebel und den Dreh-Drück-Steller für die iDrive-Bedienung. Das Navi-System markiert in grünen Linien den Radius, der mit der aktuellen Batterieladung erreicht werden kann. Die elektrisch versenkbare Heckscheibe, die bei offenem Fahrbetrieb als Windschott fungiert, entpuppt sich bei Nachtfahrt als Störenfried. Sie und das ebenfalls senkrecht stehende Zentraldisplay liegen einander genau gegenüber, was dazu führt, dass man bei Dunkelheit im Rückspiegel plötzlich eine Reflektion der Navi-Grafik und der Ambiente-Beleuchtung sieht. Beides lässt sich zwar herunter dimmen, doch ganz beseitigen kann man die Spiegelung nicht – es sei denn, man versenkt die Heckscheibe.

Die Sitzschalen sind äußerst bequem, gut zu justieren und seitenstabil genug, um den Insassen auch bei rasanter Fahrt ein sicheres Gefühl zu geben. Für einen Roadster herrschen geradezu üppige Platzverhältnisse, was nicht zuletzt daher rührt, dass der Radstand des Wagens mit 2,80 Metern ungefähr so lang ist wie bei einem BMW x3. Der aber muss fünf Passagiere befördern können. Dort, wo beim Coupé die hinteren Sitzmulden sind, wird das Dach bei offenem Betrieb verstaut. Nach dem Druck auf die Taste in der Mittelkonsole vergehen 12,2 Sekunden zum Abnehmen der Mütze, 14,5 Sekunden zum Schließen des Dachs (inklusive Seitenfenster).

Dies sind die wichtigsten Elemente in der i8-Galaxis: E-Motor mit 105 kW und 250 Newtonmetern Drehmoment auf der Vorderachse, Dreizylinder-Benziner mit 231 PS (170 kW) und 320 Newtonmetern hinter der Passagierkabine, dazu ein Lithium-Ionen-Akku, der maximal 11,6 kWh elektrischer Energie speichert. Die Verteilung der Kraftquellen entspricht einer um 180 Grad gedrehten Anordnung im BMW 225xe Active Tourer. Zusammen mobilisiert das System 374 PS (275 kW) für maximalen Fahrspaß. Dass der so groß ist, liegt nicht zuletzt an dem vergleichsweise geringen Gewicht. 1660 Kilogramm brachte der Testwagen auf die Waage.

Die Reichweite des gesamten Energievorrats – im Tank befinden sich mindestens 30, bei kostenpflichtiger Bestellung des größeren Behälters 42 Liter – gibt BMW mit maximal 600 Kilometern an. Das dürfte für die Fahrt zur nächstgelegenen Küste oder Bergregion reichen. Was die Aufenthaltsdauer einschränken kann, ist der Kofferraum. Der trägt seinen Namen zu Recht, vorausgesetzt, es handelt sich um einen Aktenkoffer. Das 88-Liter-Fach ist schmal und man muss die Tasche fast einen Meter hoch hieven, um sie darin zu versenken. Die Staufächer hinter den Sitzen können diesen Schwachpunkt nicht wirklich ausgleichen.

Von zartem Pfeifen untermalt, rollt der i8 los, der Elektromotor schiebt mit 250 Newtonmetern ab der ersten Umdrehung an. BMW hat dem E-Motor ein Zweigang-Getriebe spendiert, damit vom Anfahren bis zur elektrisch möglichen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h gleichmäßiger Zug sichergestellt werden kann. Hat der Fahrer keinen anderen Modus vorgewählt, schaltet sich der 231 PS starke Verbrenner bei 65 km/h automatisch zu. Seine Kraft verarbeitet die Sechsgangautomatik. Der Wechsel zwischen elektrischem und kombiniertem Modus erfolgt fast unmerklich, lediglich bei starker Lastanforderung und im Sportmodus gibt der Dreizylinder seine akustische Visitenkarte ab. Und die ist trotz des geringen Hubraums mit fetten Lettern bedruckt. Eine so saftige, und dazu noch authentisch klingende Schallkulisse hätte man dem 1,5-Liter-Treibsatz gar nicht zugetraut. Chapeau für die Akustiker im

Entwicklungsteam.

Der kleine Motor brummelt grimmig, wenn die Summe aus 320 konventionell und 250 elektrisch erzeugten Newtonmetern die Insassen in die Spur drückt. Die Lenkung reagiert mit BMW-konformer Präzision, das etwas hölzern wirkende Dämpfungsgeschehen ist der sportlichen Attitüde nicht abträglich. Der selbsternannte Öko-Sportler will ein dynamisches Ausnahme-Talent mit grünem Anstrich sein und die maximal möglichen 53 Kilometern emissionsfreier Reichweite sorgen im Datenblatt für einen fabelhaft günstigen Verbrauchswert. Aber der i8-Roadster hat eben auch systembedingte Eigenheiten, die technisch Mögliches und reale Fahrpraxis nicht zur Deckung bringen. Im Grunde braucht der i8 einen stets vollen Akku. Das Beschleunigungsvermögen von 4,6 Sekunden auf 100 km/h gleich ein paar Mal hintereinander zu testen, kostet enorm Strom. Ohne ist der i8 wie ein Weltklasse-Turner nach 100 Liegestütz: Er hat zwar noch Kraft, für eine Medaille reicht es aber nicht mehr.

Letztlich hat es der Fahrer in der Hand, besser im Finger: die Taste für den Fahrmodus erlaubt es, Elektro-Fahrt, Lademodus, Hybrid-Automatik oder sportliche Gangart situations- und anforderungsbedingt zu steuern. Wer die Möglichkeiten des Hybrid-Systems verstanden hat, wird es nicht der Elektronik überlassen, sondern selbstständig den jeweils passenden Modus für City- oder Überlandfahrt anzuwählen. Mit 13,5 kWh für 100 elektrische Kilometer lag der Testwagen am Ende noch unterhalb des offiziellen Solls, mit 6,3 Litern Super für die gleiche Strecke allerdings deutlich darüber. Doch auch das gehört zur Wahrheit: Ein konventionell angetriebener Sportwagen mit diesen Leistungsdaten ist in der Praxis wohl kaum unter sieben Litern zu bewegen.

Fazit: Der BMW i8-Roadster ist ein gelungener Versuch, die Ansprüche sportlichen Fahrens mit denen der Umweltverträglichkeit zu versöhnen. Spektakuläres Design, anspruchsvolle technische Lösungen und eine satte Portion Fahrspaß überblenden souverän eine Schwäche wie den praktisch nicht vorhandenen Gepäckraum. Den hohen Preis mit dem eingeschränkten Nutzen gegen zu rechnen, erscheint hier unangebracht, denn gerade im Sportwagen-Segment ist Exklusivität ein Wert an sich.

Daten BMW i8 Roadster

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,94 x 1,29
Radstand (m): 2,80
Motor: R3-Benziner, 1499 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 231 PS / 170 kW bei 5800 U/min
Max. Drehmoment: 320 Nm bei 3700 U/min
Elektro-Motor: 105 kW / 143 PS
Drehmoment Elektro-Motor: 250 Nm
Batterie: Lithium-Ionenbatterie, 355 Volt, 34 Ah, 11,6 kWh
Systemleistung: 275 kW / 374 PS
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,6 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 2,0 Liter
CO₂-Emissionen: 46 g/km (Euro 6)
Leergewicht Testwagen / Zuladung: 1660 kg / 370kg
Kofferraumvolumen: 88 Liter
Luftwiderstandsbeiwert: 0,28
Preis: 155 000 Euro
Testwagenpreis: 172 410 Euro

Bilder zum Artikel



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse