
Vorstellung BMW i8 Roadster: Nachschlag für die Fans

Von Jens Meiners

Als BMW 2013 den i8 herausbrachte, abgeleitet von einem Concept-Car des Jahres 2009, hätte man vermuten können, dass er möglicherweise schnell altern würde. Die Form schien etwas zu spektakulär, um zeitlos zu sein, und die angeblich so rasanten Fortschritte in der Batterietechnologie würden seinen Antrieb eher früher als später veralten lassen. Doch der Eindruck täuschte. Fast fünf Jahre später sieht der i8 immer noch frisch aus. Und so erhielt das Coupé eines der maßvollsten Facelifts überhaupt, doch es wird jetzt von der lang ersehnten Roadster-Version begleitet. Der Antriebsstrang wurde leicht verbessert.

Optisch wirkt der i8 Roadster noch markanter als das Coupé, und das will etwas heißen. Ohne die Rücksitzbank des Coupés verfügt er über eine noch tiefere Dachlinie, die seine Supercar-Proportion unterstreicht. Der Roadster kommt mit einem Stoffverdeck, zwei silbernen Dekorelementen an der B-Säule (die in schwarz spezifiziert werden können) und einem neuen Luftaustritt an der Fronthaube, der auch das Coupé auszeichnet. Dieses Element wurde geändert, weil die bisherige Fronthaube eine warme Luftwalze erzeugte, die beim Coupé egal war, aber beim Roadster unerwünscht ist.

Es gibt neue, optionale 20-Zoll-Räder, während die vorherigen Räder weiterhin verfügbar sind, und BMW bringt zwei zusätzliche Farben auf den Markt. Der Kupferton deutet auf den Elektro-Charakter des i8 hin; BMW bewirbt ihn als „elektrisch“, obwohl er ein Plug-in-Hybrid ist.

Der Ein- und Ausstieg durch die neu gestalteten Scherentüren gestaltet sich relativ einfach, und das Cockpit wirkt großzügig mit viel Platz - und Stauraum dort, wo das Coupé mit Rücksitzen aufwartet. Dieser Roadster ist definitiv groß genug für eine Reise zu zweit. Kleiner Wermutstropfen: Die Fenster können immer noch nicht vollständig abgesenkt werden.

In Sachen Platzangebot bietet der i8 also mehr, als sein Supercar-Auftritt verspricht – in Bezug auf Leistung gibt es jedoch auch nach dem Facelift etwas weniger, als man erwarten könnte. Der i8 und das Roadster-Derivat sind noch immer mit einem 1,5-Liter-Dreizylinder-Turbo und einem vorderen E-Motor ausgerüstet, die jetzt für eine Gesamtleistung von 374 PS (275 kW) sorgen; der Sprint von null auf 100 km/h dauert 4,6 Sekunden. Das ist flott, aber nicht gerade Supersportwagen-Niveau. Der zusätzliche Schub durch den erstarkten E-Motor ist kaum zu merken.

Aber die zusätzliche Reichweite macht einen Unterschied. Rein elektrisch kommt man jetzt 53 Kilometer weit, beim Coupé sind es sogar 55 statt bisher 30. Zudem ist es möglich, mit dem E-Motor bis zu 120 km/h schnell zu fahren. Die prophezeite Reichweite ist überraschend akkurat; wer gerne rein elektrisch fährt, kann es im i8 nunmehr deutlich länger tun. Im „Hybrid“-Modus werden E-Aggregat und Ottomotor für maximale Effizienz kombiniert – und im Sportmodus arbeitet der Verbrennungsmotor ständig, begleitet vom E-Antrieb für blitzschnelle Reaktionen. Die Geräuschkulisse erinnert dann an ein künstliches Knurren. Der Benzinmotor ist mit einer Sechs-Gang-Automatik verbunden, während der E-Motor seine Kraft über eine Zwei-G-Automatik überträgt.

Anfangs war der i8 ein regelrechter Untersteuerer, inzwischen ist das Fahrverhalten deutlich neutraler. Es macht Spaß, den i8 Roadster über engen Nebenstraßen zu treiben, und die Feinabstimmung des Chassis zeigt Wirkung. Das Mehrgewicht des Roadster gegenüber dem Coupé beläuft sich auf nur 60 Kilogramm, nicht zuletzt dank der

Zweisitzer-Konfiguration. Das Bremsgefühl ist im Rekuperationsmodus relativ künstlich, aber die elektrische Servolenkung arbeitet direkt und präzise.

BMW hat sich bei den Änderungen auf ein Minimum beschränkt, denn der i8 ist praktisch konkurrenzlos: Der viel schnellere Honda NSX Hybrid-Sportwagen ist deutlich teurer und spielt die „grüne“ Karte nicht so plakativ aus wie der i8. Andere Sportwagen werden konventionell angetrieben – jedenfalls bis zum Hypercar-Segment. Und so gilt: Wer den i8 schon immer gemocht hat, wird mit den Änderungen sehr zufrieden sein. Und die Roadster-Variante, auf die in Zukunft der Löwenteil der Produktion entfallen dürfte, schafft einen weiteren Kaufanreiz – auch wenn sie mit 155 000 Euro einen Aufschlag von stolzen 17 000 Euro fordert. (ampnet/jm)

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: 170 kW / 231 PS bei 5800 U/min
Max. Drehmoment: 320 Nm bei 3700 U/min
Elektro-Motor: 105 kW / 143 PS
Drehmoment Elektro-Motor: 250 Nm
Batterie: Lithiumionenbatterie, 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 / Zuladung: 1595 kg / 370kg
Kofferraumvolumen: 88 Liter
Wendekreis: 12,3 m
Räder / Reifen: 7,0 J x 20 / 195/50 R 20 vorn, 7,5 J x 20 / 215/45 R 20 hinten
Luftwiderstandsbeiwert: 0,28
Preis: 155 000 Euro

Bilder zum Artikel



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Autor Jens Meiners im BMW i8 Roadster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
