



BMW i8 Roadster

Dreitüriger Roadster der Oberklasse (275 kW / 374 PS)

Der seit rund vier Jahren erhältliche i8 erhielt eine Modellpflege und ist nun auch als Roadster erhältlich. Kurzum: Die Kombination aus absolut futuristisch gestylter sowie Aufsehen erregender Karosserie, dem Frischluftvergnügen und der sich gekonnt ergänzenden Motoren sorgt für viel extravaganten Fahrspaß - auch wenn der i8 in Punkto Dynamik nicht mit einem reinrassigen Sportler mithalten kann. Doch von vorn: Die flache und zugleich breite Karosserie lässt mit ihrem sportlichen Auftritt keine Zweifel, dass es sich beim i8 um einen Supersportler handelt. So schick die Flügeltüren sind, so unpraktisch sind sie im Alltag. Bei der Parkplatzsuche sollte man stets den erforderlichen Platzbedarf bedenken und das Ein-/Aussteigen ähnelt einer akrobatischen Disziplin. Befindet man sich nach dem Workout im sportlich geformten Sitz, trennen einen nur noch ein Knopfdruck und 15 Sekunden vom ungehinderten Blick in Richtung Himmel - bis Tempo 50 kann das Verdeck auch während der Fahrt geöffnet werden. Mit der Betätigung des Startknopfes signalisiert ein "Ready", dass die Fahrt beginnen kann - bei ausreichend geladener Traktionsbatterie rein elektrisch und lautlos. Der E-Motor lässt den i8 gleichmäßig und flott beschleunigen. Fordert man die volle Leistung, schaltet sich der Verbrenner dazu, kurz danach schiebt der BMW nochmal richtig an.

Der i8 zeigt sich sehr gut ausbalanciert, liegt sicher auf der Straße und lässt sich weitgehend neutral fahren. Die Lenkung ist sportlich direkt, wirkt aber nicht zu nervös, was der Fahrpräzision zugutekommt. Steigt allerdings die Fahrgeschwindigkeit bzw. verkleinert sich der Kurvenradius, neigt der i8 - für einen Sportwagen - recht schnell zum Untersteuern. Absolut betrachtet sind dennoch hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich.

Im Hybridmodus liegt der Testverbrauch bei 5,4 Litern Benzin plus 5,4 kWh elektrische Energie auf die ersten 100 Kilometer. Braucht man die Energie der Traktionsbatterie auf, verhält sich der i8 wie ein normaler Hybrid und verbraucht dann 7,1 auf 100 km. Dieses extravagante Gesamtpaket lässt sich BMW gut bezahlen und verlangt für den Roadster mindestens 155.000 Euro. **Konkurrenten:** keine.

+ sehr gut abgestimmte Antriebseinheit, sichere Fahreigenschaften

- unbequemer Ein-/Ausstieg, schlechte Sicht aus dem Fahrzeug

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **5,5**

Zielgruppencheck

	Familie	5,0
	Stadtverkehr	4,5
	Senioren	4,8
	Langstrecke	3,4
	Transport	5,4
	Fahrspaß	1,1
	Preis/Leistung	4,0

EcoTest **★★★★☆**

4,0

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3

Verarbeitung

⊕ Der BMW i8 Roadster hat einen Karosserierahmen aus Aluminium, an dem die Antriebs- und Fahrwerkstechnik sowie die aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) gefertigte Fahrgastzelle angebracht sind. Die Außenhaut der Karosserie besteht zu weiten Teilen aus Kunststoff. Die Karosserie zeigt sich sorgfältig sowie präzise gefertigt. Bei offenen Türen beispielsweise kommt auch das ebenfalls tadellos verarbeitete CFK zum Vorschein. Zur Verbesserung der Aerodynamik sind Karosseriekomponenten entsprechend ausgeformt, um den

Fahrtwind gezielt um das Fahrzeug herum zu leiten. Auch der Unterboden ist vollständig verkleidet und reduziert dadurch Luftverwirbelungen. Das Verdeck des Roadsters ist per Knopfdruck zu öffnen/schließen - der Vorgang dauert rund 15 Sekunden und ist bis 50 km/h möglich. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls hervorragend verarbeitet und dank optionalem Leder - mit dem nahezu jedes Teil bezogen ist - sportlich luxuriös. Carbon-, Alu- und Keramik-Applikationen werten das Interieur zudem optisch auf.

4,9

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des zweisitzigen Roadsters fällt nicht gut aus. Die mögliche Reichweite des Plugin-Hybrids (Tank: 30 l; Kapazität Lithium-Ionen-Batterie: 9,1 kWh netto), basierend auf dem Ecotest-Verbrauch, fällt mit 460 km zufriedenstellend aus. Optional kann auch ein 42 Liter Tank geordert werden. Mit voller Hochvolt-Batterie sind im rein elektrischen Betrieb Reichweiten von 38 km möglich. Um die Reichweite möglichst hoch zu halten, gibt es den Fahrmodus ECO PRO. In diesem Modus werden Nebenverbraucher wie z. B. die Klimatisierung nur eingeschränkt genutzt.

Serienmäßig wird der i8 mit einem fünf Meter langen Typ 2-Ladekabel ausgeliefert. Damit lässt sich die Batterie an einer Haushaltssteckdose (230 V, 10 A) in rund 4,5 Stunden zu 100 Prozent laden. Bei 16 A und 230 V ist die Batterie nach ca. drei Stunden vollgeladen.

Über das Zubehör sind zudem Ladekabel (1- oder 3-phasiges Laden) für öffentliche Ladesäulen erhältlich. Mit dem 1-phasigen Kabel kann mit maximal 7,4 kW und mit dem 3-phasigen mit maximal 22 kW geladen werden. Darüber hinaus bietet BMW über das Zubehörprogramm verschiedene Ladestationen für Zuhause an, die zum Teil auch vom Smartphone aus gesteuert werden können. Während des Ladens kann das Kabel nicht unbefugt abgezogen bzw. mit

dem Fahrzeug losgefahren werden.

Zusätzlich bietet BMW den ChargeNow-Service (Suche und Nutzung von öffentlichen Ladestationen und bargeldlose Bezahlung mit der ChargeNow-Karte) an.

Die Klappe des konventionellen Tanks ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mittels gut zugänglichem Taster in der Tür entriegelt werden. Dank einer Schutzklappe im Stutzen kann der i8 nicht mit falschem Kraftstoff befüllt werden.

⊖ Wie zu erwarten fällt die maximale Zuladung des Roadsters mit 240 kg nicht besonders üppig aus - für zwei Insassen samt etwas Gepäck sollte es aber reichen. Der Wendekreis ist mit knapp 12,5 m groß.

Für den Fall einer Reifenpanne ist lediglich ein Pannenset an Bord, Bordwerkzeug und Wagenheber sucht man vergeblich.

Die Spritzwasseröffnung befindet sich auf der Beifahrerseite zwischen Windschutzscheibe und Motorhaube. Damit der Behälter aber problemlos befüllt werden kann, empfiehlt sich ein Trichter. Die Klappe der Ladedose wird nicht mit der Zentralverriegelung verschlossen und kann daher immer geöffnet werden.

2,9

Licht und Sicht

⊕ Lobend kann im Sichtkapitel nur die Ausstattung erwähnt werden, die den Fahrer bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen unterstützt. Nachts leuchten ab Werk LED-Scheinwerfer die Fahrbahn aus, einen Fernlichtassistenten gibt es ebenfalls serienmäßig. Gegen Aufpreis bieten die Scheinwerfer eine variable Lichtverteilung sowie Abbiegelicht. Oder man bestellt für 6.300 Euro das Laserfernlicht, muss dann aber auf das

Abbiegelicht verzichten. Das Laserlicht bietet im Vergleich zur LED-Lichtquelle eine dreifach höhere Lichtstärke des Fernlichts und damit eine Verdoppelung der Leuchtweite auf bis zu 600 m. So oder so, über die niedrige Einbauposition können die hell leuchtenden Scheinwerfer nicht hinwegtäuschen.

Serienmäßig unterstützen den Fahrer automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel.

Letztere verfügen auf beiden Fahrzeugseiten über einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren an Front und Heck sowie ein Kamerasystem, das unterschiedliche Blickweisen (z. B. Sicht nach hinten oder aus der Vogelperspektive) ermöglicht. Die Scheibenwischer bewegen sich gegenläufig, wodurch sie die Windschutzscheibe großflächig reinigen. Allerdings dürfte sich der fahrerseitige Wischer näher zur A-Säule hin bewegen, damit der ungewischte Spalt dort geringer wird.

⊖ Federn lässt der Roadster beim Blick nach draußen. Aufgrund der langen und flachen Motorhaube sowie des absolut nicht einsehbaren Hecks und der niedrigen Sitzposition lässt sich die Karosserie kaum überblicken. Den Blick nach hinten schränken zudem die integrierten Kopfstützen samt den dahinter liegenden Überrollbügeln ein.

4,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der i8 ist serienmäßig mit Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet. Damit lassen sich ebenfalls sowohl die Seitenscheiben als auch das Verdeck öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist der optionale schlüssellose Komfortzugang erhältlich. Dann können die Türen an den Griffen geöffnet und verschlossen werden, wenn man den Schlüssel bei sich trägt. Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug. Spots in den Türverkleidungen projizieren zudem die Modellbezeichnung "i8" auf die Straße, wenn die Türen geöffnet sind.

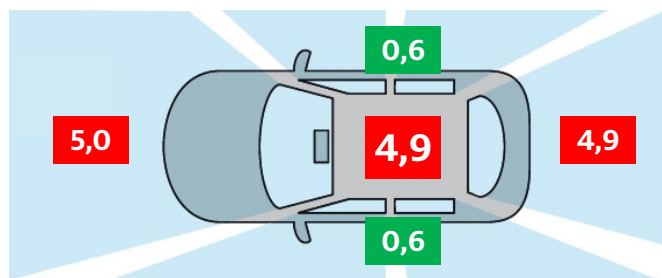
⊖ Darüber hinaus gibt es beim Ein-/Ausstieg weiter nichts Positives, über das man berichten könnte: Die Sitze sind sehr tief positioniert (32 cm über der Fahrbahn), die voluminösen Schweller hingegen hoch (46 cm) und der

5,4 Kofferraum-Volumen

⊖ Der kleine Stauraum im Heck des i8 Roadster fasst lediglich 75 l, was wirklich nur für kleines Gepäck oder eine Getränkekiste reicht und kann kaum als „Kofferraum“ bezeichnet werden.

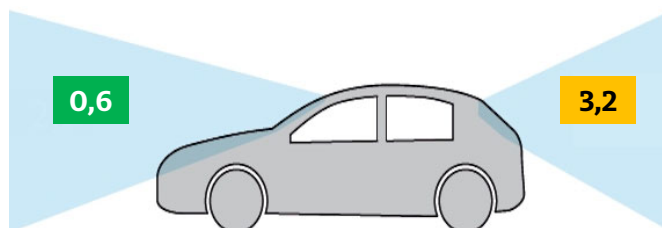
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Einstiegsbereich fällt durch die Flügeltüren klein aus. Ein Kletterkünstler muss man zwar nicht sein, mühsam ist der Zustieg aber allemal.

Das optionale Keyless-System bietet nur einen unzureichenden Diebstahlschutz, es kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Der Kofferraum mit lediglich 75 l Volumen reicht nicht einmal für das Wochenende zu zweit.

4,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich mittels Taste in der linken Türverkleidung oder mit der Funkfernbedienung entriegeln, der Deckel kann leicht angehoben werden. Da der Kofferraum klein ausfällt, lassen sich selbst Gegenstände am Boden recht gut erreichen - zumindest von größeren Personen, da der Boden recht tief und die Ladekante hoch ist. Das kleine Abteil ist mit einer Lampe ausreichend beleuchtet.

⊖ Zum Ein- und Ausladen muss das Gepäck weit angehoben werden, da die Ladekante knapp 93 Zentimeter über der Fahrbahn liegt. Der Ladeboden befindet sich 41 Zentimeter unterhalb der Kante. Der schachtartige Kofferraum ist unpraktisch und klein. Zum Schließen der Klappe fehlt ein Griff, sodass die Hände schmutzig werden

können und die schwarz lackierte Heckklappe im hinteren Bereich schnell von Fingerabdrücken übersät ist.



Hinter den Sitzen befinden sich kleine zusätzliche Staufächer.

5,0 Kofferraum-Variabilität

⊖ Da sich das Ladeabteil nicht erweitern lässt, fällt auch die Kofferraum-Variabilität mäßig aus. Kleine Utensilien lassen sich nicht gegen Verrutschen sichern, da Ablagen

und Zurrösen fehlen. Immerhin gibt es eine kleine Trennwand am Kofferraumboden, die etwas als Rutschschutz dienen kann.

2,3 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Das Lenkrad lässt sich manuell einstellen, die Sitze und Außenspiegel sind elektrisch justierbar. Die Bedienung des i8 fällt grundsätzlich nicht schwer. Das Kombiinstrument ist volldigital, je nach Fahrmodus ändert sich auch die Darstellung. Während im Sport-Modus die Instrumente rot gestaltet sind, leuchtet das Kombiinstrument im Comfort-Modus in blau und grau. Die Fahrgeschwindigkeit wird grob analog und zusätzlich digital angezeigt, an Stelle eines Drehzahlmessers gibt es eine Leistungsanzeige in Prozent. Darüber hinaus sind alle relevanten Kontrollleuchten vorhanden, eine getrennte Anzeige für Stand- und Abblendlicht, besonders eine Motortemperaturanzeige vermisst man aber schon. Das Audio-/Navigationssystem lässt sich entweder mittels Touchdisplay oder via Dreh-/Drücksteller bedienen. Zudem bietet auch der i8 die BMW-typischen acht frei programmierbaren Tasten beim Lautstärkereger. Hier können Radiosender genauso gespeichert werden wie die direkte Anwahl von Fahrzeugmenüs, Telefonkontakte oder Navigationsziele. Dies ist hilfreich, denn obschon das iDrive-System von BMW die vielfältigen Einstellmöglichkeiten des Autos übersichtlich gliedert, muss man doch für

manche Funktionen erst durch mehrere Menüebenen navigieren.

Annehmlichkeiten wie Licht-/Regensensor, Tempomat und Klimaautomatik unterstützen den Fahrer. Das Bedienteil letzterer dürfte aber etwas höher positioniert sein.



Bei einem Basispreis von über 150.000 Euro ist die tadellose Verarbeitung obligatorisch. Aber auch die Bedienung kann überzeugen.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist im i8 ein FM-Radio vorhanden, das auch Bluetooth-Audioquellen wiedergeben kann - eine CD kann jedoch nicht abgespielt werden. Per USB-Anschluss können auch über Kabel externe Audioquellen angeschlossen werden. Ebenfalls serienmäßig ist die Kommunikation mit dem Auto per App möglich: Es kann der Ladestand der Batterie und die Reichweite angezeigt werden sowie das Fahrzeug verriegelt oder vorkonditioniert werden. Darüber hinaus ist der i8 ab Werk mit dem Festplatten-Navigationssystem Professional ausgestattet. Auf der 20 GB großen Platte können beispielsweise auch Musikdateien gespeichert werden. Das Navigationssystem liefert dem Fahrer Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI). Gegen Aufpreis kann ein Lautsprecher-System von Harman Kardon geordert werden,

als zusätzliche Musikquelle ist der digitale Radioempfang DAB+ verfügbar. Optional ist das Online Entertainment erhältlich, wodurch Millionen Musiktitel zur Verfügung stehen.

Das Smartphone kann ab Werk kabellos geladen werden. Android Auto ist nicht erhältlich, aber Apple CarPlay. Ärgerlich: Diese Funktion kostet 300 Euro und gilt für drei Jahre ab Fahrzeugzulassung. Danach muss es für 110 Euro pro Jahr verlängert werden. Kein Hersteller hat derzeit ein derart teures Carplay-Modell im Angebot. Dank integrierter Sim-Karte lässt sich auch ein WLAN Hotspot aufbauen.

Ein fahrzeugseitiger Garagentoröffner ist optional erhältlich.

3,0 Raumangebot vorn

Man hat im i8 ein typisch beengtes Sportwagen-Raumgefühl. Dafür sorgen die niedrige Sitzposition, die hohe Seitenlinie, das hoch aufbauende Armaturenbrett und der

massive Mitteltunnel. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m zurück schieben.

4,7 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Ablagenanzahl im Innenraum ist überschaubar. Abgesehen von den zwei Becherhaltern, wovon einer sehr ungünstig positioniert ist, und dem geschlossenen Staufach zwischen den Sitzen, gibt es noch hinter den

Sitzen ein offenes Ablagefach optional mit Trennelementen sowie eine Klemmtasche darüber. Das kleine Handschuhfach ist immerhin beleuchtet und abschließbar.

2,5 KOMFORT

3,1 Federung

⊕ Der i8 ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk samt regelbarer Dämpfer ausgestattet. Die Grundabstimmung des i8 wurde entsprechend einem Sportwagen recht straff gewählt, dennoch bietet das Fahrwerk im Comfort-Modus stets genügend Restkomfort, sodass auch längere Fahrten für die Insassen nicht zur Belastungsprobe werden. Insgesamt liegt der BMW - auch bei höheren Geschwindigkeiten - ruhig und stabil auf der Straße. Bei

feiner und kurzweiliger Anregung sowie bei Querfugen und Einzelhindernissen kann das Fahrwerk seinen Grundcharakter allerdings nicht verbergen, diese sind deutlich im Innenraum spürbar. Im Sport-Modus spricht die Federung noch etwas straffer und direkter an, im Alltag empfiehlt sich jedoch der gelungene Kompromiss aus Sportlichkeit und Restkomfort im Comfort-Modus.

1,8 Sitze

⊕ Beide Vordersitze sind ab Werk elektrisch einstellbar, beim Roadster besitzt der fahrerseitige darüber hinaus eine Memory-Funktion.

Die Sportsitze sind stark konturiert und bieten auch in schnell durchfahrenen Kurven einen sehr guten

Seitenhalt. Der Sitzkomfort sollte für die meisten Menschen auf den etwas straff gepolsterten Sitzen angenehm sein, wenn auch die Sitzfläche etwas länger ausfallen dürfte und sich die Sitzwangen nicht an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen lassen.

4,0 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist hoch, bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 71,5 dB(A) gemessen. Dominant sind hierbei die allgemeinen Fahrgeräusche, die sich aus Abroll-, Umgebungs- und Windgeräuschen zusammensetzen.

Fährt man rein elektrisch, ist vom Antrieb außer einem leichten Surren kaum etwas zu hören. Das Surren ist aber auch beim Rekuperieren hörbar. Schaltet sich der aufgeladene Dreizylinder-Ottomotor dazu (inkl. Soundgenerator),

wird dieser je nach Betriebszustand unterschiedlich laut im Innenraum wahrgenommen - auch dann ist das Surren zusätzlich zu vernehmen. Bei moderater Fahrweise fällt das Aggregat nicht zu stark auf und grummelt bei niedrigen Drehzahlen vor sich hin. Fordert man den Motor allerdings, ist er (samt dem erzeugten Geräusch) deutlich im Innenraum präsent.

2,2 Klimatisierung

⊕ Der i8 Roadster ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit einstellbarer Intensität ausgestattet. Die Automatik regelt situationsangepasst und sorgt dank Umluftsteuerung für stets gute Atemluft im Innenraum. Fahrer und Beifahrer können die gewünschte Temperatur separat einstellen, die Luftverteilung erfolgt jedoch für

beide gemeinsam. Das Fahrzeug lässt sich auch vorklimatisieren, hierfür können unterschiedliche Abfahrtszeiten abgespeichert werden. Eine Sitzheizung gibt es ab Werk.

Gegen Aufpreis kann eine Wärmeschutzverglasung geordert werden, die die Innenraumaufheizung reduziert.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

Der i8 Roadster wird von zwei Motoren angetrieben. Der aufgeladene 1,5-l-Dreizylinder-Ottomotor leistet 231 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 320 Nm. Die Antriebskraft wird mittels Sechsgang-Automatikgetriebe auf die Hinterachse übertragen. Die Vorderachse wird von einem Elektromotor mit einer Höchstleistung von 143 PS und einem maximalen Drehmoment von 250 Nm angetrieben. Hier übernimmt ein zweistufiges Automatikgetriebe die Kraftübertragung. Die Systemleistung der beiden Aggregate beträgt 374 PS. Bis 120 km/h ist rein elektrisches Fahren möglich, dann wird nur die Vorderachse angetrieben. Diesen Fahrzustand kann man durch Betätigen der eDrive-Taste aktivieren. Mit der Antriebssteuerung ermöglicht BMW das Zusammenspiel beider Aggregate, wodurch ein Allradantrieb realisiert wird. Die Verteilung des Antriebsmomentes wird entsprechend dem Fahrzustand angepasst. So unterstützt der Elektromotor den Verbrenner

beispielsweise beim Beschleunigen (Boost-Funktion) und sorgt für maximale Kraftentfaltung. Im Schubbetrieb oder beim Bremsen wird die entstehende Energie zum Laden der Hochvoltbatterie genutzt (Rekuperation), dies geschieht verstärkt im Sport-Modus. Darüber hinaus wird die Hochvoltbatterie auch mittels Generator mit dem Verbrennungsmotor geladen. Die Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h kann nur mit dem Verbrennungsmotor erreicht werden.

⊕ Der i8 Roadster spricht dank der Kraft zweier Herzen spontan auf Gasbefehle an und bietet stets genügend Vortrieb. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist bei den Messungen nach nur 2,7 Sekunden abgeschlossen. Laut Hersteller ist Tempo 100 aus dem Stand nach 4,6 Sekunden erreicht (bei ausreichend geladener Hochvoltbatterie).

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Verbrennungsmotor ist gut gekapselt. Bei moderater Fahrweise sind weder störende Vibrationen noch unangenehme Geräusche des aufgeladenen Dreizylinders im Innenraum wahrnehmbar. Fordert man den Verbrennungsmotor, quittiert er dies mit einem kernigen Sound, der vom Soundgenerator gestützt wird

und mit etwas deutlicheren Vibrationen, die man bei einem Sportwagen aber auch spüren darf. Im reinen E-Betrieb ist lediglich ein leises Summen im Innenraum zu vernehmen.

Dank der Unterstützung durch den Elektromotor ist das Ansprechen der Antriebseinheit ausgezeichnet, Gasbefehle werden praktisch unmittelbar in Beschleunigung

umgesetzt. Wird der Verbrennungsmotor dazu geschaltet, dauert es etwas, ehe der i8 noch vehementer voran schiebt.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Antriebssteuerung der beiden Aggregate funktioniert tadellos. Das Anfahren wird spontan und feinfühlig realisiert. Beim Zuschalten des Verbrennungsmotors geht aber bei höherer Leistungsabforderung ein leichter Ruck durchs Fahrzeug. Die sechs Gänge des Automatikgetriebes (Verbrennungsmotor/Hinterachse) werden entweder automatisch oder alternativ via Schaltpaddel am Lenkrad beziehungsweise direkt am Wählhebel manuell geschaltet. Im manuellen Modus wird die eingelegte Schaltstufe im Kombiinstrument angezeigt.

Der i8 zeigt gute Fahrleistungen trotz der recht langen Übersetzung, bei Tempo 130 dreht die Kurbellwelle mit moderaten 2.500 1/min.

Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Es kann auch manuell die elektromechanische Parkbremse aktiviert werden, die das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt an Steigungen hält - beim Losfahren wird diese automatisch deaktiviert.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

Auch wenn sich der i8 fahraktiv und gleichzeitig sicher zeigt, kann man leichte Kritik an der um die Mittellage etwas wenig gedämpften Lenkung sowie an der Spurrinnenempfindlichkeit und an den leichten Traktionsproblemen im E-Modus äußern. Letztere treten vor allem in Verbindung mit Lenkeinschlag auf.

⊕ Wie der ADAC Ausweichtest zeigt, liegt der i8 Roadster sicher auf der Straße und lässt sich dank direktem Ansprechen sowohl präzise als auch schnell durch den Ausweichparcours manövrieren. Das leicht drängende, aber dennoch sicher beherrschbare Heck sorgt für Fahrspaß.

Die Antriebssteuerung passt das Antriebsmoment entsprechend dem Lenkeinschlag zwischen Vorder- und Hinterachse an. In Kurven wird das Moment zugunsten der Fahrdynamik hecklastig verteilt. Werden Kurven zu schnell angefahren, neigt der i8 (für einen Sportwagen sogar recht früh) zum Untersteuern. Bei Bodenwellen in Kurven wird der i8 leicht versetzt und drückt auch bei einem Lastwechsel in Kurven etwas mit dem Heck nach, insgesamt bleibt der BMW aber immer sicher beherrschbar.

1,9 Lenkung

⊕ Die Lenkung des i8 Roadster spricht direkt auf Lenkbefehle an. Man wünscht sich aber um die Mittellage etwas mehr Rückmeldung, da der BMW bereits bei kleinen Lenkeinschlägen die Richtung ändert, das Lenkmoment jedoch in Relation dazu nicht so stark ansteigt, wie man es erwarten würde. Bei größeren Lenkwinkeln erhält der

Fahrer eine sehr gute Fahrbahnrückmeldung. Die Lenkpräzision überzeugt, der i8 lässt sich sauber über kurvige Straßen steuern.

Die direkte Übersetzung beeinflusst auch das Rangieren positiv, da man lediglich gut 2,5 Lenkradumdrehungen benötigt, um von ganz links nach ganz rechts zu lenken.

2,5 Bremse

⊕ Das Ansprechen der Bremsanlage und das Pedalgefühl sind tadellos, das Zusammenspiel zwischen mechanischer Bremse und Rekuperation funktioniert problemlos. Ein

Bremsweg von 35,2 m aus Tempo 100 km/h bis zum Stillstand ist für einen Sportwagen aber kein Ruhmesblatt, da kommen manche Kompaktwagen früher zum Stehen.

2,7 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Alle Assistenzsysteme, die der i8 Roadster bietet, sind serienmäßig an Bord, insgesamt dürfte das Angebot aber etwas umfangreicher ausfallen. So beinhaltet der Driving Assistant u.a. eine kamerabasierte Personen- und Auffahrwarnung mit City-Anbremsfunktion. Droht eine Kollision mit Passanten oder mit Fahrzeugen, wird der Fahrer zunächst optisch und in zweiter Stufe auch akustisch gewarnt. Reagiert dieser nicht, wird das Fahrzeug automatisch mit maximaler Verzögerung abgebremst (bei Fahrgeschwindigkeiten bis 60 km/h). Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Bremsanlage bei einer drohenden Kollision bereits vorkonditioniert, um beim Eingreifen des Fahrers das Bremspotenzial optimal zu nutzen. Darüber hinaus umfasst der Driving Assistant einen Fernlichtassistenten und eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung (Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote), deren Informationen mit den Daten des serienmäßigen Navigationssystems abgeglichen werden. Gegen Aufpreis gibt es ein Head-Up Display, das wichtige Informationen wie die Fahrgeschwindigkeit, Navigationshinweise und Tempolimits in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer projiziert.









⊖ Systeme wie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, ein Notbremssystem für hohe Geschwindigkeiten oder auch ein Totwinkel- sowie Spurhalteassistent sind für den i8 nicht erhältlich. Die geöffneten Flügeltüren stehen weit vom Fahrzeug ab, daher wären Warnleuchten oder zumindest Reflektoren in den Innenverkleidungen sinnvoll. Diese könnten bei offenen Türen andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln warnen.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor. Der i8 ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags ausgestattet. Die integrierten Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 guten Schutz und liegen nah am Kopf. Ein Notrufsystem, das im Falle eines Unfalls automatisch über das BMW Call Center eine Verbindung zu Hilfs- und Rettungsdiensten herstellt, ist beim i8 ebenfalls serienmäßig verbaut.

⊖ Nur der Fahrer wird aufgefordert, sich anzuschnallen. Die Türen werden elektrisch entriegelt - bei Spannungsverlust ist nur eine Notöffnung mittels Seilzug (in der Türinnenverkleidung) möglich. Für den Verbandkasten ist keine definierte Aufbewahrungsmöglichkeit vorgesehen und das Warndreieck ist im Ladeabteil an der Rückwand befestigt. Dadurch ist es bei beladenem Kofferraum nicht oder nur umständlich zugänglich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

4,0 Kindersicherheit

Ein Kindersitz kann nur mit dem Gurt befestigt werden, da es kein Isofix-System am Beifahrerplatz gibt. Die Montage gestaltet sich aufgrund der Flügeltüren, der niedrigen Sitzposition sowie des engen Innenraums mühevoll. Hohe Kindersitze sind aufgrund der integrierten Kopfstützen nur eingeschränkt nutzbar. Bei abgeschaltetem Airbag (optional) sind Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrerplatz zulässig.

2,8 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor, der i8 besitzt eine nachgiebig gestaltete Frontpartie, wodurch der Fußgängerschutz zufriedenstellend ausfallen sollte. Damit es erst gar nicht zum Unfall kommt, ist der BMW serienmäßig mit einem vorausschauenden Fußgänger-Notbremsassistenten ausgestattet, der Zusammenstöße bestenfalls komplett vermeiden kann.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

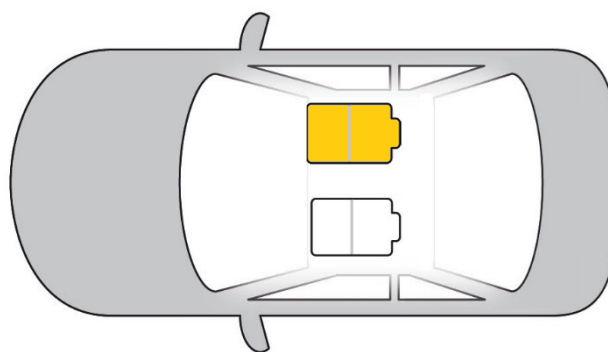
Angesichts der Leistung gehen die Verbrauchswerte in Ordnung, sind absolut gesehen aber nicht revolutionär. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 38 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - BMW gibt als Reichweite 53 km an, was nur bei sehr verhaltener Fahrweise möglich ist. Die Ursache liegt im hohen Stromverbrauch von 27,5 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste). Fährt man dann weiter im Hybrid-Modus, liegt der Verbrauch im

1,6 Schadstoffe

⊕ Unter den Schadstoffgruppen fällt der CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnteil erhöht aus. Von den maximal 50 bleiben so noch 44 Punkte im Bereich Schadstoffe übrig, auch wenn alle anderen Schadstoffgruppen unauffällig sind. Zusammen mit den

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

Gegen Aufpreis ist ein akustisches Fußgänger-Warnsystem erhältlich, das mittels Turbinengeräusch bis Tempo 30 auf das Fahrzeug hinweist.

Durchschnitt bei 7,1 l Super Plus pro 100 km. Innerorts liegt der Konsum bei 6,2 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,7 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,4 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke, dann verbraucht der BMW auf 100 km 6,5 kWh Strom und 5,4 l Benzin. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 185 g pro km, was im EcoTest für 22 von 60 möglichen Punkten reicht.

CO₂-Punkten ergeben sich 66 - das reicht am Ende für drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

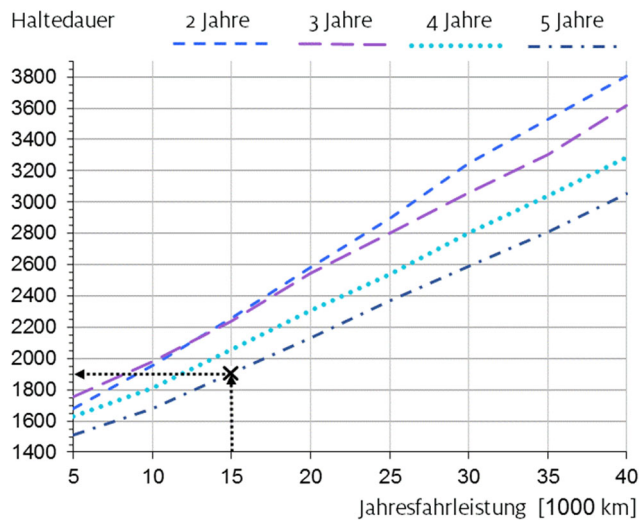
5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Wer sich für den i8 Roadster entscheidet, für den spielt Geld wohl keine große Rolle. Der Grundpreis liegt bei 155.000 Euro, der Anschaffungspreis des Testwagen ließ sich mit einigen Optionen problemlos auf über 175.000 Euro wuchten. Der Kostenrechner spuckt für den i8 Roadster eine monatliche Belastung von rund 1.900 Euro aus.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1905 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Hybridmotor (PlugIn-Hybrid (Otto/Synchronmotor)), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	275 kW/374 PS bei 5.800 1/min
Maximales Drehmoment	570 Nm bei 3.700 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Verbrauch pro 100 km	2,0 l
CO ₂ -Ausstoß	46 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,15 m ² /0,28
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/50 R20 W/215/45 R20 W
Länge/Breite/Höhe	4.689/1.942/1.291 mm
Leergewicht/Zuladung	1.670/295 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	154 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt/Batteriekapazität	30 l/9,1 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/n.b.
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R20 95W/245/40 R20 99W
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	12,4/12,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/6,7/8,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	125 g/km (WTW* 185 g/km)
Reichweite	460 km
Innengeräusch 130 km/h	71,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.225 mm
Leergewicht/Zuladung	1.660/240 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	75/75/75 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	116 Euro	Werkstattkosten	153 Euro
Fixkosten	157 Euro	Wertverlust	1.479 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.905 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/29/30		
Basispreis i8 Roadster	155.000 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.03.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	175.010 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.992 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/6.300 Euro°
Abbiege-/Kurvenlicht	300 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	1.440 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	950 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/460 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	-

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	4,0	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	1,3	Fahrleistungen	1,0
Alltagstauglichkeit	4,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,8
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	4,4	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	5,4	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,6	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	5,0	Bremse	2,5
Innenraum	2,3	Sicherheit	2,7
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	3,0	Kindersicherheit	4,0
Raumangebot hinten	0,0	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	4,7	Umwelt/EcoTest	2,7
Komfort	2,5	Verbrauch/CO ₂	3,8
Federung	3,1	Schadstoffe	1,6
Sitze	1,8		
Innengeräusch	4,0		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Oktober 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand