BMW i8 Concept Spyder

Der BMW i8 ist noch gar nicht auf dem Markt, da träumen die Münchner schon von einer Spyder-Version. Der Leichtbau-Roadster mit Plug-In-Hybridantrieb flitzt in fünf Sekunden von 0 auf 100 km/h und kann bis zu 30 km weit rein elektrisch fahren.

Audi hat den R8, Mercedes den SLS, BMW hat – nichts. Der i8 soll endlich die Supersportwagen-Lücke füllen, wenn auch im Gegensatz zu Audi und Mercedes nicht mit herkömmlichen Kraftmaschinen unter der Haube, sondern mit einem ausgefeilten Hybridantrieb. Zumindest streckenweise wird der Wagen dann zum Zero-Emission-Sportler. Noch bevor der i8 auf den Straßen rollt, präsentiert BMW auf der Peking Motor Show schon die offene Variante. Die Roadster-Studie hört auf den Namen i8 Concept Spyder, schaut aus Laserlicht-Augen und rollt auf imposanten 21-Zoll-Rädern.

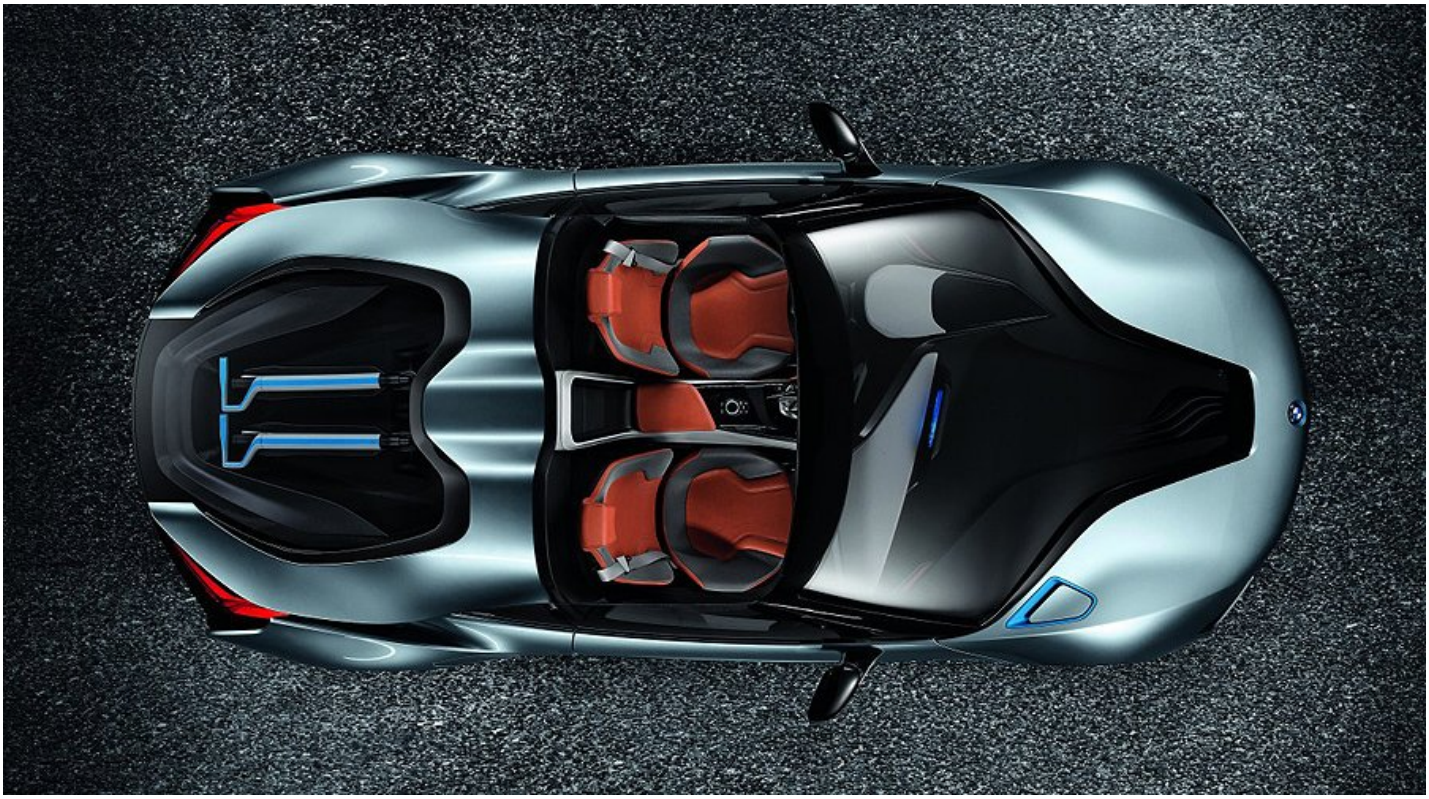
„Der i8 zeigt, wie wir uns die Zukunft des Premiumsegments vorstellen“, sagt BMW i-Chefdesigner Benoit Jacob. Der Wagen solle möglichst „clean“ wirken, Extras wie etwa ein automatisch ausfahrbarer Heckspoiler kommen für den Designer nicht in Frage. Im Interieur wird viel Karbon sichtbar, so als trage der Wagen seine

inneren Organe nach außen. Die Passagiere nehmen auf rot und schwarz gefärbten Ledersitzen mit integrierten Kopfstützen Platz. Im 100 Liter kleinen Kofferraum hat BMW zwei Kickboards platziert – aus Karbon gefertigt und natürlich ebenfalls elektrisch.

Der 4,4 Meter lange und 1,9 Meter breite i8 Spyder ragt nur 1,2 Meter über den Boden und ist damit so niedrig wie ein Ferrari 458 Italia. Der BMW bringt 1,63 Tonnen auf die Waage, ist also für einen Sportwagen dieser Größe reichlich schwer – und das trotz Leichtbaukonzept mit Teilen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK). Mitverantwortlich für das Gewicht ist der Hochleistungsakku. Er befindet sich im so genannten Energiekiel zwischen Vorder- und Hinterachsmodul, um den Schwerpunkt des Wagens möglichst niedrig zu halten. Der Zweisitzer hat eine Achslastverteilung von 50:50.

Der Roadster kann sowohl allein über die Vorderräder als auch allein über die Hinterräder und sogar mit allen vier Rädern angetrieben werden. Die Kraftverteilung zwischen den Rädern wird von der Steuerungselektronik des Autos automatisch geregelt. Der Hybridantrieb besteht aus einem 96 kW / 131 PS starken Elektromotor an der Vorderachse und einem Dreizylinder-Benzinmotor mit 164 kW / 223 PS an der Hinterachse. Die Systemleistung des Hybridsportlers liegt bei 260 kW / 354 PS, das maximale Drehmoment bei 550 Newtonmetern. Den Spurt von 0 auf 100 km/h soll der Spyder in fünf Sekunden schaffen, erst bei 250 km/h wird elektronisch abgeregelt.

Trotz der sportlichen Fahrleistungen verspricht BMW einen Durchschnittsverbrauch von drei Litern auf 100 km. Dieser Messwert bezieht sich wie auch bei anderen Plug-In-Hybriden nur auf die ersten 100 km und geht davon aus, dass mit einem voll aufgeladenen Akku die komplette rein elektrische Reichweite ausgenutzt wird. Wenn der Benzinmotor permanent mithelfen muss, steigt natürlich auch der Durst.



Details zum Akku verrät BMW in den technischen Daten nicht. Der Kraftspender soll immerhin rund 27 bis 30 km rein elektrisches Fahren ermöglichen. Der Akku wird durch Rekuperation während der Fahrt aufgeladen, die volle Kapazität erhält er an der Steckdose. BMW gibt eine Ladezeit von einer Stunde und 45 Minuten an. Mit intelligentem Energiemanagement wollen die BMW-Entwickler die zur Verfügung stehende elektrische Reichweite variabel einsetzen. So könnte der Spyder zum Beispiel seine Hybrid-Batterie vorausschauend aufladen, wenn eine Staustrecke bevorsteht. Die könnte der Wagen dann emissionsfrei zurücklegen.

Im Gegensatz zum Antriebskonzept werden es einige Design-Schmankerl wohl kaum in die Serienproduktion schaffen. Dazu zählt zum Beispiel die Konstruktion der gewaltigen Windschutzscheibe, die sich in V-Form fast bis zum BMW-Logo auf der Haube zieht. „Das wird schon wegen der Scheibenwischer im Serienmodell schwer umsetzbar sein“, sagt Designer Benoit Jacob. Der Franzose verspricht aber, dass der fertige Spyder in jedem Fall Flügeltüren bekommen werde. Auch das Interieur des Wagens entspreche schon „zu 80 Prozent“ der Serie.

Ob zu diesen 80 Prozent auch die faszinierenden Displays gehören, bleibt abzuwarten. Konventionelle Instrumente gibt es in der Roadster-Studie jedenfalls nicht mehr, stattdessen leuchten ein Kombiinstrument am Lenkrad und ein großer Zentralbildschirm um die Wette. Viele der Anzeigen stellen die Funktionsweise des

Hybridsystems dar und unterstützen den Steuermann bei einer möglichst effizienten Fahrweise. Wie schon aktuelle BMW-Modelle bekommt auch der i8 Spyder einen „Fahrerlebnisschalter“ für verschiedene Betriebsmodi. Im Eco Pro-Modus sind alle Systeme des Autos auf maximale Effizienz gebürstet, passend dazu leuchten die Instrumente in beruhigendem Blau. Orange werden sie dagegen im Sport-Modus.

Text: Sebastian Viehmann
Fotos: BMW

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-i8-concept-spyder
© Classic Driver. All rights reserved.