



BMW i8

De toekomst volgens BMW

Autotest | Wat hoort er niet thuis in dit plaatje? Een brute sportwagen en een olieraffinaderij lijken bij elkaar te horen. En de olieraffinaderij op de foto is een heel gewone. De auto is echter alles behalve gewoon! De "i8" is namelijk BMW's visie op de toekomst. Wat daarbij opvalt is dat deze sportwagen zelden bij het tankstation komt...

"Echt waar?", is de eerste vraag die rijst bij het zien van de BMW i8. "Echt waar!", antwoordt een woordvoerder van BMW. De i8 is geen prototype, geen lokkertje dat alleen voor de showroom is bedoeld en geen speciaal model dat alleen via een obscure lease-constructie aan bevriende relaties beschikbaar wordt gesteld. De BMW i8 is nu te koop en wordt ongelimiteerd geproduceerd.

Maar... de i8 is wel een heel bijzondere BMW! De i8 toont namelijk hoe de auto van de toekomst er volgens BMW uit moet zien. En omdat de i8 het topmodel van BMW is, toont deze auto niet zomaar de toekomst maar zelfs het ideaalbeeld volgens BMW.



Ruimte

Alleen al bij het zien van de i8, lijken de meeste andere sportwagens op slag hopeloos gedateerde speeltjes. Met de i8 toont BMW dat sportcoupés niet altijd dezelfde lange neus, brede schouders en gespierde achterpartij hoeven te hebben. De proporties van de i8 zijn compleet anders!

Ook zitten de bestuurder en bijrijder niet op de achteras, maar in het midden van de auto. Net als bij andere sportcoupés is de zit laag. De i8 is echter goed te overzien (achteruit inparkeren is geen onmogelijke

opgave) en absoluut niet intimiderend om te rijden.



Zelfs lange volwassenen zitten prima. De vleugeldeuren zijn puur voor de show. Openen en sluiten vraagt weinig kracht (dat is wel eens anders bij dergelijke auto's!), maar het in- en uitstappen vraagt enige lenigheid.

De opzet van het dashboard is al even futuristisch als de rest van de auto. In plaats van rijen knoppen en ontelbare analoge metertjes, is het dashboard van de i8 strak en overzichtelijk. De cockpit wordt gedomineerd door twee beeldschermen (één achter het stuurwiel en één centraal op het dashboard), waarmee vrijwel alle functies worden bediend.



De bergruimte in het interieur is gering en ook de bagageruimte is met 154 liter (een kleine boodschappentas) nauwelijks bruikbaar. De hoofd- en beenruimte op de achterbank zijn zo minimaal dat hier in de praktijk nooit iemand zal zitten. De achterbank doet daarom in de praktijk dienst als bergruimte en dat voldoet prima.

Techniek

De vormgeving van de i8 wijkt zo sterk af van andere sportwagens omdat de techniek onderhuids heel anders is. De meeste sportwagens hebben één grote, sterke motor die veel ruimte kost. De i8 is voorzien van twee kleine motoren. Een 1.5 liter driecilinder benzinemotor is achter de achterbank (maar voor de achteras) geplaatst en drijft de achterwielen aan. Onder de voorklep ligt een elektromotor die de voorwielen aandrijft.



Voor deze auto van de toekomst had BMW kunnen kiezen voor een geheel elektrische aandrijving. Echter, om tot een bruikbare actieradius te komen zou een enorm accu-pakket nodig zijn en dat zou de auto te zwaar maken (het budget speelt een minder grote rol in dit segment).

Dankzij de opzet van een kleine benzinemotor plus een kleine elektromotor is het bereik even groot (zo'n

500 km) als dat van een gewone auto. Mede dankzij het gebruik van carbon en diverse milieuvriendelijke materialen is de i8 zelfs iets lichter dan bijvoorbeeld een Porsche 911 Turbo, Audi R8 of Mercedes-Benz SLS.



Prestaties

De prestaties van de i8 zijn vergelijkbaar met dergelijke sportwagens, maar het karakter verschilt als dag en nacht. Het grote voordeel van een elektromotor is namelijk dat deze vanaf het eerste moment zijn maximale trekkracht levert, terwijl een verbrandingsmotor eerst voldoende toeren moet maken.



Om het heel simpel te zeggen zorgt de elektromotor voor de kracht en de benzinemotor voor de agressie in de i8. Wie het gaspedaal voor de eerste keer dieper intrapt, is daarom tegelijkertijd blij verrast en geïmponeerd. Wanneer de beide motoren elkaar aanvullen (362 pk / 570 Nm), combineert de i8 letterlijk het explosieve karakter van een benzinemotor met het venijn van een elektromotor. Bovendien komt er uit de kleine driecilinder zo'n monsterlijk geluid, dat de testrijder ook daarvan even stilvalt!

En de bijzondere techniek heeft nog een voordeel: omdat de aandrijving veel alerter reageert, kan bijvoorbeeld na het uitkomen van een bocht veel makkelijker worden geaccelereerd. Andere sportwagens moeten opbouwen naar een hoog toerental om dan te presteren, maar de i8 staat altijd op scherp.



Helaas is de "deceleratie" minder indrukwekkend. De i8 remt prima, maar dit doen de concurrenten nog beter. Dit heeft te maken met de bijzondere banden. Omwille van een laag verbruik zijn die relatief smal en hoog. In snelle bochten lijkt de auto daarom iets over te hellen, maar dit zijn vooral de hoge wangen van de banden die meegeven. Het stugge onderstel en de directe besturing zijn wel die van een echte sportwagen.

Verbruik

Dankzij de hybride-aandrijving is de i8 niet alleen opwindender dan de gemiddelde sportwagen, de i8 is ook nog eens zuiniger. Op dit vlak is het verschil met traditionele sportwagens zelfs revolutionair! Volgens BMW bedraagt het gemiddelde verbruik slechts 1 op 48 (CO2-uitstoot: 49 gram per kilometer).



Hoe zuinig de i8 in de praktijk is, is afhankelijk van de route en de bestuurder. De i8 is een zogenaamde "plug-in hybrid". Dat betekent dat de auto wordt opgeladen aan het stopcontact of via een speciaal oplaadpunt (snelladen is helaas niet mogelijk). Daarna kan 25 km (theoretisch 37 km) geheel elektrisch worden gereden, waarbij het verbruik nul is.

Als geheel elektrische auto valt de i8 helaas tegen. Wanneer de 131 pk sterke elektromotor er alleen voor staat, blijkt de 1.500 kg wegende i8 te zwaar. De auto komt dan nog steeds moeiteloos mee met de verkeersstroom, maar met alle sportiviteit is het gedaan.



Tijdens de testrit is daarom voornamelijk in hybride-modus gereden. Dan vullen beide motoren elkaar aan en zoekt de computer het beste compromis

tussen een laag verbruik en goede prestaties. Bij lage toeren blijft het brullende geluid van de benzinemotor uit en daarom is nauwelijks hoorbaar of anderszins merkbaar wanneer welke motor actief is. Daarbij schakelt de automaat zo zijdezacht, dat het lijkt alsof de i8 over slechts één lange versnelling beschikt.

Zolang de accu's voldoende energie hebben om de elektromotor aan te drijven, blijft het verbruik onder de 1 op 25. Wanneer de accu's zijn uitgeput, loopt dit uiteindelijk op tot ongeveer 1 op 20. Daarmee is de toekomst van BMW zekergesteld, maar voor de raffinaderij op de foto's breken barre tijden aan...



Conclusie

De i8 is de sportwagen van de toekomst volgens BMW. De i8 is nu, vandaag, daadwerkelijk te koop en daarmee zet BMW een gigantische stap vooruit. Naast de i8 zijn vrijwel alle andere sportwagens op slag hopeloos verouderde relikwieën. Natuurlijk zijn traditionele sportwagens nog altijd zeer snel, maar de i8 voegt daar heel veel meer aan toe.

Wie een auto als deze koopt, zoekt iets speciaals. Daarom begint de i8 met een uiterlijk dat echt vernieuwend is. Daarbij is de techniek niet alleen fascinerend, maar biedt het daadwerkelijk meerwaarde. Sportief rijden met de i8 is een unieke sensatie, omdat het samenspel van de benzinemotor en de elektromotor voor een levendigheid en prestatiedrang zorgen waar traditionele sportwagens

niet tegenop kunnen.

Tegelijkertijd zorgt de "plug-in hybride"-aandrijving voor een ongekeerde rust wanneer geen sportieve prestaties worden gevraagd. Op de koop toe is de i8 bovendien veel zuiniger. Laat de toekomst maar komen, Autozine is overtuigd! ■



Specificaties

BMW i8 First Edition

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	469 x 194 x 129 cm
Wielbasis	280 cm
Gewicht	1.560 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	42 l
Bagageruimte	154 l
Bandenmaat	195/50R20

Motor en prestaties

Motorinhoud	1499 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	362 pk @ 5800 tpm
Koppel	570 Nm @ 3700 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,4 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	2,1 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	49 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 138.000,-
Prijs instapmodel	€ 138.000,-