



Bjorn Blokzijl
5 oktober 2014

Welcome to the future

Er zijn niet veel productieauto's die ten opzichte van de concept car zo weinig verschillen als de BMW i8. In 2011 werd een spectaculair ogende auto gepresenteerd waarvan we nooit hebben kunnen dromen dat hij bijna ongewijzigd in productie zou gaan. Uiteraard is er het één en ander veranderd, maar nog steeds ziet de auto er uit alsof hij uit de toekomst naar onze tijd is gekomen. Dat verhaal komt ons bekend voor: een auto met vleugeldeuren, een spectaculair uiterlijk en een bijzondere aandrijflijn... Voor de filmfanaten onder ons is het wel duidelijk; met het betere 'Back to the Future-gevoel' stappen wij in de BMW i8.



Woorden schieten tekort

Het design van de i8 laat zich met woorden nauwelijks omschrijven. Kijk naar de foto's en het zegt genoeg. Geen vierkante decimeter van de auto is aan de ontwerpers ontkomen. Toch is het geen samenraapsel van lijnen die tot niks leiden. Beginnend aan de voorzijde valt de two-tone kleurstelling gelijk op. Het prachtige 'Protonic Blue' geeft de auto een sportieve, maar toch ook stijlvolle look. Ten opzichte van de concept zijn de koplampen voorzien van glas maar zijn de basislijnen van de neus behouden. Vooral de luchtinlaten in de bumper - die in contrasterend glimmend zwart zijn gespoten - zorgen voor een spectaculair voorkomen. Net als bij diverse lange afstandraces is de neus voorzien van een groot 'gat'. Hierin is een koeler aangebracht. Zonder gereedschap krijg je de voorklep niet open. Bagageruimte - zoals bij de Tesla Model S - zul je dan ook vergeefs daar zoeken.

Toen de auto in 2011 aan de wereld werd getoond, was hij voorzien van volledig transparante zijden. Uiteraard is dat niet gebeven, maar de enorme vleugeldeuren scharnieren nog steeds aan de voorruit. Door het formaat van de opening kunnen niet

alleen de inzittenden voorin, maar ook achterin redelijk eenvoudig plaats nemen. Hoewel de auto er aan de voorkant al geweldig uitziet, begint het indrukwekkende lijnenspel pas echt vanaf de deuren. Aan de onderzijde loopt een lijn strak naar binnen, - waardoor de lucht onder de auto wordt gezogen naar de diffuser - het achterspatbord wordt aangezet met een dikke lijn en de daklijn begint een geheel eigen leven. Vooral die laatste heeft een vorm die nooit eerder gezien is geweest op een auto. Aan de achterzijde komen spatbord en daklijn bij elkaar, maar omdat ze elkaar nooit raken, is er een soort gleuf ontstaan. Kijk je in de buitenspiegel, dan kijk je precies door die opening naar achter. De auto is aan voor- en achterzijde hoofdzakelijk blauw met zwarte accenten, de kont is vooral zwart met enkel een blauw vlak met daarin reflectoren en de kentekenplaat. BMW heeft een enorm risico genomen met een futuristisch design als deze, maar het resultaat mag er zijn. Iedereen vindt hem er goed uit zien en waar je ook komt, steken mensen hun duim op en willen ze met de auto op de foto.Â



Verrassing



Voor een auto als de i8 is het interieur verrassend conservatief. Het instrumentarium is geheel digitaal en 's avonds zijn door het hele interieur blauwe led-stroken te zien, maar daar blijft het qua uitgesproken moderniteiten wel bij. Door de kleurstelling van het binnenste - zwart met wit en aluminiumkleurig accenten - en het redelijk behoudende ontwerp is het geheel tijdloos en zal het niet snel vervelen. Bij een auto waarbij het exterieurdesign de voorkeur voor functie heeft gekregen, zit het interieur ergonomisch erg goed in elkaar. Door de vele verstelmogelijkheden van stoel en stuurwiel is een perfecte zitpositie te vinden voor een ieder. Daarbij laat het multimediasysteem zich bedienen op een manier zoals we dat kennen uit meer moderne BMW's. De ruimte binnenin profiteert van de kleine motor achterin en de elektromotoren voorin. Zowel de bestuurder als passagier voorin zit ruim en ook als je boven de 1.80 bent - zoals ondergetekende - heb je zowaar nog ruimte over boven de kruin. Achter de voorstoelen zijn twee stoeltjes gepositioneerd. Verwacht geen zeeën van ruimte, maar voor een kort ritje houden volwassenen het wel uit. Kinderen tot een jaar of 12 zitten prima. Wij gebruikten de achterstoelen vooral voor bagage, veel ruimte heb je daar elders niet voor. Achter het motorblok is een kleine bergruimte beschikbaar, maar met 154 liter is deze niet overbemeten. Zeker als je bedenkt dat de stekkers op dezelfde plek opgeborgen moet worden. Enkel een statief en een cameratas passen dan nog. Plan je een vakantie naar het buitenland dan neem je 3f bagage, 3f de kinderen mee. Een combinatie leidt tot ruimtegebrek.



Fool proof

BMW heeft er voor gekozen om de i8 niet in de markt te zetten als een keihard afgeveerde en gedempte auto. Hem qua weggedrag vergelijken met bijvoorbeeld een Porsche 911 loopt daarom ook direct mank. Rijd je op de snelweg, dan is de auto verrassend comfortabel. Uiteraard voel je hobbels en richels meer dan in de gemiddelde middenklasser, maar hinderlijk wordt het nooit. De gemonteerde stoelen zijn daarop een goede toevoeging. Op lange stukken bieden deze ruim voldoende comfort, maar ga je stevig 'hoeken', dan houden de wangen je goed op de plek. Toch ligt de auto als een blok op de weg en gaat hij strak de hoek om. De auto stuurt daarbij voldoende direct, maar geeft niet extreem veel door van wat er onder de voorwielen gebeurt. Door de relatief smalle banden $\tilde{v}^{\tilde{A}^3}\tilde{A}^3r$ - 215 mm breed - en de wat zachter afgeveerde voorzijde is de auto eerder onderstuurd dan je zou verwachten van een sportief gelijnde auto als deze. Groot voordeel is dat de auto 'fool proof' en daardoor door iedereen te berijden is zonder dat de auto wild uitbreekt bij een sportief rijgedrag. Treedt onderstuur op, dan is het devies: gas los en vervolgens trekt de achterkant mooi bij.



Geen flux capacitor helaas...

Zoals gezegd krijgen wij een 'Back to the future-gevoel' bij de i8. Het futuristische design met vleugeldeuren is al ter sprake gekomen, maar wat onder de 'motorkappen' ligt is mogelijk nog meer bijzonder voor een auto in deze klasse. Een 'flux capacitor' zoals achterin de DeLorean uit de filmtrilogie vind je niet in de BMW, maar de combinatie tussen een anderhalve liter grote driecilinder uit een MINI en een elektromotor op de voorwielen mag op z'n minst apart genoemd worden. Het lijkt op papier een onderbemeten aandrijflijn voor een auto met deze uitstraling en een prijskaartje van net geen anderhalve ton. Toch spreken de getallen voor zich: 231 pk door een flinke turbo op de 1.5 liter benzinemotor en een 131 pk elektromotor zorgen voor voldoende vermogen om de auto rap van z'n plaats te laten gaan. Van 0 naar 100 moet binnen 4.5 seconden geklaard zijn. Dit kan enkel als beide motoren samenwerken. Zet je de auto in E-Drive dan rijd je volledig elektrisch. In de praktijk is de actieradius rond de 35 kilometer, wat samen met de kleine benzinemotor zorgt voor een gemiddeld brandstofverbruik van 7.4 liter per 100 kilometer. Zet je de pook in de Sport-modus, dan gaat de auto serieus van kiet. Ook het onderstel wordt wat straffer

en een flinke roffel laat zich horen. Dit laatste is deels afkomstig van de benzinemotor en deels uit het speakersysteem. Hoewel het best lekker klinkt - als een flinke zescilinder zoals in de Jaguar F-Type - blijf je het gevoel houden dat het nep is. Zet je de pook een standje naar rechts, dan wordt de Comfort-stand ingeschakeld. Voor lange ritten is dit een ideale modus, waarbij de auto constant zelf bepaalt hoeveel vermogen van beide krachtbronnen wordt gevraagd. Hier merk je niks van. Het overschakelen van de elektromotor naar de brandstofmotor gaat zijdezacht. Ook het geluid blijft dan op de achtergrond.



Back to the future

Was je voorheen in de markt voor een sportieve, maar toch ook milieuvriendelijke auto, dan was je of genoodzaakt diep in de buidel te tasten voor een Porsche 918 of McLaren P1, of je moest genoeg nemen met de beperkte actieradius van een Tesla Roadster. Voor diegene is er nu de BMW i8. Daarbij moet je niet vies zijn van opvallen. Anoniem door het verkeer gaan, zit er met de op zijn zachtst gezegd apart vormgegeven i8 niet in; fietsers stappen af, wandelaars verdraaien hun nek en



automobilisten zitten al fotograferend achter het stuur. Neem je dit voor lief, dan heb je aan de BMW een fantastische auto. Niet alleen is de auto bovengemiddeld snel en sportief te besturen, het comfort op lange stukken, het verrassend ruime binnenste en de luxe aan boord maakt hem tot een perfect allrounder die dagelijks te gebruiken is. Daarbij is de auto voor de zakelijke rijder aantrekkelijk door de lage bijtelling van 7%. Door zijn uitstraling en hypermoderne aandrijflijn zien wij overeenkomsten met de 'DeLorean Time Machine'. Hoewel de i8 niet de mogelijkheid heeft door tijd te reizen, durven wij wel aan dat de auto een voorbode is voor wat de automobiellindustrie ons de komende jaren gaat laten zien. Met recht is de BMW i8 dus de auto van de toekomst.Â

Plus

- + Geweldig design
- + Dagelijks inzetbaar door comfortabel rijgedrag
- + Relatief laag verbruik

Min

- Erg weinig bagageruimte
- Motorgeluid is niet echt
- Echt goedkoop is hij niet