

Fahrvorstellung BMW 330e: Mehr Anschub vom Elektriker

Von Michael Kirchberger

Die Elektrifizierung schreitet voran. BMW erneuert den Plug-in-Hybriden der 3er-Reihe, macht ihn stärker, sparsamer und langatmiger. Kombiniert werden ein Vier-Zylinder-Turbobenziner mit 184 PS (135 kW) und ein Elektromotor, der 113 PS (83 kW) beisteuert. Als maximales Systemdrehmoment erreicht das Duo 420 Newtonmeter, die werden über eine achtstufige Automatik an die Hinterräder weitergegeben. 51 550 Euro kostet der Teilzeitelektriker aus München, der vor allem die CO2-Bilanz von BMW verbessern soll.

Damit auch der umweltfreundlichste 3er die BMW-typische Sportlichkeit an den Tag zu legen vermag, kann der 330e für kurze Zeit die Muskeln ganz besonders spannen. "Xtraboost" heißt die Funktion, die zum ersten Mal in einem Serienfahrzeug der Marke eingesetzt wird. 40 PS (30 kW) steuert die Leistungssteigerung zusätzlich bei. Zwar nur maximal zehn Sekunden lang, für die Verkürzung so manchen Überholvorgangs oder beim Beschleunigen während der Auffahrt auf die Autobahn ist dies jedoch allemal genug. Schon die Dauerpower von 252 PS (185 kW), die das Ensemble aus Turbobenziner und E-Maschine permanent zu liefern bereit ist, kann sich sehen lassen und reicht für die meisten Situationen im Alltagsverkehr. Die temporäre Kraftspritze macht den 330e unterdessen zum Modellathleten. 5,3 Sekunden braucht er für den Standardsprint, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 230 km/h abgeregelt.

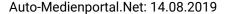
Wie alle Plug-in-Hybride soll auch der 330e vor allem Berufspendlern Vorteile einfahren. Die elektrische Reichweite ist, verglichen mit dem Vorgängermodell, um rund 50 Prozent auf bis zu 66 Kilometer gestiegen. Das ist genug für den Weg zum Arbeitsplatz und oftmals auch für die Fahrt nach Hause. Als Treibstoffkonsum für die ersten 100 Kilometer errechnen sich 1,9 Liter, der kombinierte Stromverbrauch wird mit 15,4 bis 14,8 kWh angegeben. Danach ist die Hochvoltbatterie leer und der 330e bewegt sich wie seine konventionell motorisierten Artgenossen mit Hilfe des Zwei-Liter-Vierzylinders fort. Der verlangt rund sieben Liter für die Standardstrecke, der Verbrauchsvorteil ist vorüber. Was hingegen bleibt, ist die reduzierte Dienstwagenbesteuerung, über die der geldwerte Vorteil der privaten Nutzung abgegolten wird. Hier wird nur der halbe Bruttopreis zu Grunde gelegt.

Halbiert wird auch die Anhängelast. Ausgestattet mit der elektrisch ausklappenden Anhängerkupplung darf die Limousine 750 Kilogramm ins Schlepp nehmen, was immerhin für einen Anhänger zum Fahrrad- oder Motorradtransport oder ein Gepäckanhängsel reicht. Was womöglich öfter gebraucht wird als erwünscht. Das Kofferraumvolumen ist aufgrund der mit 354 Volt Spannung arbeitenden Batterie ein gutes Stück geschrumpft. 375 Liter Gepäck kann der Hybrid-3er transportieren, als Zuladung werden der leer 1740 Kilogramm wiegenden Limousine 525 Kilogramm gestattet.

Der Akku hat eine Kapazität von 12 kWh, geladen wird er während der Fahrt vom Benzinmotor oder beim Verzögern über die zurückgewonnene Energie. Hierzu wird der Elektromotor, der Platz sparend im Automatikgetriebe integriert ist, umgepolt und gibt dann bis zu 20 kW an den Akku zurück. Im Stand wird die Batterie ausschließlich an Haushaltsstrom mit 230 Volt und 16 Ampere geladen, es dauert 2,4 Stunden bis er zu 80 Prozent gefüllt ist.

Verschiedene Fahrmodi beeinflussen das Ansprechverhalten der E-Maschine. Im Modus Hybrid gelingt elektrisches Fahren bis zum Tempo von 110 km/h, im Modus Electric sind sogar 140 km/h drin. Dann aber ist der Spaß schnell vorüber, von 66 Kilometer elektrischer Reichweite kann dann keine Rede mehr sein. Die schafft der elektrifizierte 3er

14.08.2019 00:45 Seite 1 von 5





nur, wenn betont ökonomisch und langsam gefahren wird. Dann gibt das Geräuschniveau auch das Mucksmäuschen. Um ahnungslose Fußgänger oder auch Fahrradfahrer auf den von hinten heranschleichenden 330e zu warnen, hat BMW ein akustisches Warnsystem eingebaut, dass mit harmonischen Geräuschen auf die Gefahr aufmerksam macht. Es sei speziell für BMW komponiert worden, betont man.

Das Zusammenspiel der beiden Antriebspartner funktioniert nicht minder harmonisch. Egal, wer nun gerade wem beispringt, wenn mehr Leistung abgerufen wird, den Passagieren teilt sich das allenfalls akustisch und nicht mechanisch mit. Immer bleiben die Übergänge fließend weich. Da zeigt der 330e seine wahren Stärken, entspanntes Cruisen über Land ist seine Paradedisziplin. Der Extraboost ist eindrucksvoll und lässt den Wagen einen Sprung nach vorn machen, passt aber eher nicht zum Charakter des Komfortriesen. Wenngleich er beim Sprint so manchen anderen alt aussehen lässt, der Elektromotor ist eben schon aus dem Stand zu voller Leistung bereit, während anderswo noch Kupplungen schließen und Traktionskontrollen die Kräfte mäßigen müssen.

Der 330e kommt jetzt zu den Händlern, der Kaufpreis ist nicht gerade ein Schnäppchen. Was den Steuervorteil für Dienstwagenfahrer relativiert, die für einen nicht minder sparsamen und kaum weniger potenten 320d gut 10 000 Euro weniger versteuern müssen. In der Hauptsache macht der 3er-Hybrid das, was alle Fahrzeuge mit dieser Antriebskonfigurationen machen sollen. Sie reduzieren den Flottenverbrauch der Hersteller. So können sie bei entsprechend zugelassenen Stückzahlen eventuelle Strafzahlung wegen Überschreitung der CO2-Grenzen verringern oder gar vermeiden. Und wir hoffen nicht, dass es am Ende ausgeht wie die Hybridisierung der Niederlande, wo alle dankend den Anschaffungsbonus von mehreren 1000 Euro angenommen haben, nach ersten Erfahrungen mit belegten Ladestationen jedoch nun wieder hauptsächlich im Benzinbetrieb unterwegs sind. (ampnet/mk)

Daten BMW 330e

Länge x Breite x Höhe (m): 4,71 x 1,83 x 1,44

Radstand (m): 2,85

Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung

Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1500 U/min

Leistung: 135 kW / 184 PS

Leistung elektrisch: 83 kW / 113 PS

Max. Drehmoment: 265 Nm bis 3170 U/min

Systemleistung: 185 / 252 PS (215 PS / 292 kW mit Xtraboost)

Reichweite: 66 km Batterie: Lithium-Ionen Spannung: 354 Volt Energiegehalt: 12 kWh

Ladezeit: 2,4 h bis 80 Prozent an 16 A/230 Volt

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,4 Sek. NEFZ-Durchschnittsverbrauch:1,9 Liter

Effizienzklasse: A

CO2-Emissionen: 43 g/km (Euro 6d Temp)

Leergewicht / Zuladung: min. 170 kg / max. 525 kg

Kofferraumvolumen: 375 Liter Max. Anhängelast: 750 kg Wendekreis: 11,4 m

Bereifung: 225/50 R 17 Luftwiderstandsbeiwert: 0,25

Wartungsintervalle: 20 000 km/12 Monate

14.08.2019 00:45 Seite 2 von 5



Garantie: 24 Monate Basispreis: 51 550 Euro

14.08.2019 00:45 Seite 3 von 5



Bilder zum Artikel



BMW 330e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 330e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 330e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 330e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 330e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



BMW 330e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

14.08.2019 00:45 Seite 4 von 5





BMW 330e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 330e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 330e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

14.08.2019 00:45 Seite 5 von 5