

Fahrbericht BMW 330e: Spagat zwischen Umwelt und Leistung

Von Peter Schwerdtmann, cen

Ist der Spagat nicht zu groß? Unser BME 330e ist ja nicht das einzige Modell der Münchener, das mit markentypischen Fahreigenschaft bei gleichzeitig vorbildlich niedrigem Verbrauch angepriesen wird. Jetzt ist sogar noch eine Plug-in-Variante für den 7er-BMW dazugekommen. Für alle Plug-in-Hybride reklamieren ihre Hersteller eindrucksvolle Werte für die Reichweite, die sich aus der Batterie holen lässt. Doch in der Praxis sieht es anders aus. Unser BMW 330e wird mit bis zu 40 Kilometer angegeben. Er schafft aber gerade rund 20 km.

Faszinierend ist auch das Fahrerlebnis nur mit dem Elektroantrieb „eDRive“. Der leistet 65 kW und sorgt von der ersten Bewegung an mit 250 Newtonmetern (Nm) Drehmoment für den typischen kraftvollen E-Start und später (mit weniger Drehmoment) für flottes Vorankommen in der Ortschaft und auf der Landstraße für gut Tempo 100. Legt man die europäische Norm zugrunde, soll dieses Vergnügen bis zu 40 Kilometer andauern. In der Praxis bewegt sich der Wert eher um die 20 Kilometer herum.

Wie auch immer der Wert zu gewichten ist – vielen Städten und Bewohnern der Randgebiete wird die Energie aus der Batterie für einen ganzen Tag ohne Verbrennungsmotor-Einsatz reichen. Dann erst müssen sie wieder an die Steckdose, und ihr Plug-in meldet nach gut zwei Stunden an der Wallbox mit 230 Volt und 16 Ampere wieder eine volle Batterie. Wer sich seinen Tag und den Einsatz seines Autos so einteilen kann, der braucht Benzin nur für Notfälle und die Urlaubsreise.

Aber wer kauft einen 3er-BMW schon für den Stadtverkehr oder für den Weg vom Haus in der Vorstadt zur S-Bahn? BMW-Fahrer wollen ihr Auto auf der Strecke erleben wegen der „Freude am Fahren“. Davon verpasst einem der 330e eine Menge, wenn man ihn fordert. Schon der Vierzylinder ist mit 184 PS flott dabei. Wer mehr will, kann jederzeit den E-Antrieb dazu abrufen. Der springt dem Benziner mit 100 Nm zur Seite, kurzfristig

auch mal mit 250 Nm. Was dann abgeht, lässt sich mit der schönen Zahl 6,1 allein nicht beschreiben. Dann wird es so heftig, dass man den 330e mit seiner Systemleistung von 252 PS bei den M-Modellen als bei den normalen 3er Limousinen einordnen möchte.

Allerdings erreicht der Verbrauch dann Werte, die mit dem Durchschnittsverbrauch nach der NEFZ-Norm für Plug-in-Hybridantriebe nichts zu tun haben. Auch unter Einrechnung der ersten 20 batterieelektrisch gefahrenen Kilometer, dem „Segeln“ und der Energierückgewinnung beim Verzögern zeigt der Bordcomputer nach einer schnellen Autobahn-Etappe Werte oberhalb von acht Litern. Die Mischung macht's. Wer mit dem rund 1,8 Tonnen schweren 330e viel Strecke fährt, braucht von den zwei Litern im Durchschnitt gar nicht erst zu träumen; wer sich nur im städtischen Umfeld bewegt, wird diesen Wert zu hoch finden.

Auch beim NEFZ-Wert für Plug-ins handelt es sich um eine Mischkalkulation. Je mehr elektrische Reichweite möglich ist, desto mehr dürfen die Hersteller vom Normverbrauch des Verbrennungsmotors abziehen. Es handelt sich also weniger um einen echten Verbrauchswert, als um den Ausdruck des politischen Willens in Brüssel, die Elektromobilität zu fördern. Der Käufer nimmt die Erleichterungen, die sich aus dieser „politischen“ Norm ergeben ebenso gern mit wie die Hersteller, die so ihren Flottenverbrauch runterrechnen können. Und noch eine Förderung: Mit seinem Basispreis von 43 600 Euro gehört der BMW 330e noch zu den „Elektroautos“ deren Kauf mit einer Prämie angeschoben werden soll. So wird auch dieser Elektro-Sportler ein wenig erschwinglicher.

Die Alltagstauglichkeit des 330e wird gegenüber den 3ern mit Verbrennungsmotoren nur in zwei Punkten eingeschränkt: der Benzintank ist mit rund 40 Litern eher klein. Das gilt auch für die rund 370 Liter des Kofferraums, unter dessen glatten Boden sich die Batterie verbirgt. Sonst finden sich nur wenige Unterschiede – zum Beispiel eine Taste vor dem Hebel der Acht-Gang-Automatik, die den Modus des Elektroantriebs in drei Varianten regelt: „AUTOeDRIVE“ für das optimale Zusammenspiel zwischen Verbrenner und Elektromotor, „MAXeDRIVE“ für den reinen elektrischen Antrieb und „SAVE BATTERY“ für das Aufladen der Batterie während der Fahrt, wenn die Ladung unter 50 Prozent rutscht oder die Elektroenergie für später aufgespart werden soll. Bleibt nur noch die zu große und schlecht sitzende Klappe über dem Ladestecker im linken vorderen Kotflügel zu bemängeln, das Infotainment-System wie dessen Bedienbarkeit zu loben und auf den spektakulärsten Unterschied hinzuweisen: Beim Türöffnen in der Nacht erstrahlt der Innenraum des BMW 330e in einem beeindruckendem Blau.

Alles andere ist wie beim normalen 3er: Innenraumdesign, Fahrerarbeitsplatz, die

sportlich gehaltenen Sitze, die direkte, spontan und exakt arbeitende Lenkung, die eher straffe Federung, die schnell und zur richtigen Zeit schaltenden Steptronic und das agile Fahrverhalten, das sich auch aus der Verteilung der Lasten zugunsten der Hinterachse und dem Heckantrieb ergibt. Der Charakter des 330e lässt sich ebenfalls in den drei Stufen „Eco pro“, „Comfort“ und „Sport“ auswählen. Und auch bei der Konnektivität muss ein e-Fahrer keinen Abstrich hinnehmen.

Und das Fazit? Auch der Viel- und Schnellfahrer kann beim BMW 330e im Vergleich zu gleichstarken BMW-Sechszylindern mit zwei oder drei Litern niedrigerem Verbrauch rechnen. Dazu kommen finanzielle Vorteile bei der Steuer und das Bewusstsein, dass die Städte nicht nur in Deutschland gegen den Verbrenner aufrüsten, Elektroautos und Plug-ins wahrscheinlich aussparen werden. So gesehen stellt der Kauf eines BMW 330e einen Akt der Vernunft dar; sportwagenähnliche Fahrleistungen mit den Betriebsstoffkosten eines starken Diesels ohne Furcht vor der Blauen Plakette, mit dem Extra-Image des Elektroantriebs und eben mit elektrischem Extra-Bumms.

Steht so ein 330e dann erst einmal vor der Tür, werden die meisten Fahrer von sich selbst überrascht sein. Neben der Freude an der Zusatzpower erleben die meisten ein hohes Maß an Befriedigung, wenn sie einen Kilometer mehr Reichweite aus der Batterie geholt haben, und sie genießen das ruhige Rauschen beim elektrischen Beschleunigen mindestens ebenso wie früher das Geräusch des hochdrehenden Reihen-Sechszylinders aus München.

Daten BMW 330e

Länge x Breite x Höhe (m): 4,63 x 1,81 x 1,43

Radstand: 2,81 m

Benzinmotor: 4-Zylinder-Turbo, 1998 ccm

Leistung Benzinmotor: 135 kW / 184 PS

Drehmoment Benzinmotor: 290 Nm von 1350-4250 U/min

Leistung Elektromotor: 65 kW / 88 PS

Drehmoment Elektromotor: 250 Nm von 0-2500 U/min

Systemleistung: 185 kW / 252 PS

Systemdrehmoment: 420 Nm (beim Anfahren)

Beschleunigung 0-100 km/h: 6,1 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Höchstgeschwindigkeit mit E-Motor: 120 km/h

Batterie: Lithiumionen / Kapazität 7,6 kWh (brutto) und 5,1 kWh (netto)

Kraftstoffverbrauch (nach EU-Norm): 1,9-2,1 l/100 km

CO2-Emission: 44-49 g/km

Stromverbrauch: 11,0-11,9 kWh/100 km

Reichweite elektrisch nach Norm: 37-40 km

Ladezeit für 80 %: 1,6 h (bei 230 V/16A)

Effizienzklasse: A+

Leergewicht/Zuladung: 1735 kg / 535 kg

Räder / Reifen: 7,0 J x 16 / 205/60 R 16 92 W

Kofferraumvolumen: 370 l

Wendekreis: 11,3 m

Grundpreis: 43 600 Euro

Bilder zum Artikel



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.



BMW 330e.
