BMW 330E IPERFORMANCE

Harmonie der Antriebe

Der Hybrid-BMW 330e iPerformance zeigt, wie eine sinnvolle Kombination von Verbrenner und Elektromotor gelingen kann. Nur die rein elektrische Reichweite ist für den beruflichen Pendler zu gering.

Unverkennbar ein Dreier-BMW: Lediglich das „e" an Heck und Seite und die zweite Tankklappe verraten den Hybriden.

Über die Typ-2-Ladebuchse lässt sich die Batterie aufladen.

Unter der Motorhaube sind Verbrenner und Elektromotor untergebracht.

Fotos: Alexander Junk

Hybrid-Fahrzeuge gelten als das nächste große Ding, um so manchen Elektroauto-Zweifler zu bekehren und die CO_2-Werte der Fahrzeughersteller zu senken. Toyota macht das seit Jahren mit dem Prius vor. Der Japaner ist sparsam, jedoch eher gemächlich unterwegs. Wer es flotter und auch die sprichwörtliche „Freude am Fahren" möchte, für den hat BMW den 3er-Plug-in-Hybriden „330e iPerformance" parat, der in seinen Leistungsdaten der Benzinvariante 330i in nichts nachsteht. Auch äußerlich ist er kaum von seinen Benziner- und Dieselbrüdern zu unterscheiden: Lediglich das Namenskürzel und die zweite Tankklappe verraten den Hybriden.

TECHNISCHE DATEN

Modell: BMW 330e iPerformance
Motorisierung: Ottomotor und Elektromotor (in Kombination oder einzeln)
Leistung Ottomotor: 184 PS
Leistung Elektromotor: 88 PS
Maximale Systemleistung: 252 PS
Maximales Drehmoment: 420 Nm
Batteriekapazität: 7,7 kW/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h: 6,1 s
Maximale Geschwindigkeit: 225 km/h
Abmessungen (L x B x H):
4.633 x 1.811 x 1.429 mm
Leergewicht: 1.735 kg

Volle Kraft oder rein elektrisch

Als Antriebe stehen im 330e sowohl ein Vier-Zylinder-Benziner mit 184 PS als auch ein Elektromotor mit nochmals 88 PS zur Verfügung, was für eine Systemleistung von 252 PS sorgt. Beide lassen sich wahlweise miteinander kombinieren oder separat nutzen. Die Kombination sorgt für einen ausgezeichneten Vortrieb in nur 6,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Bemerkenswert ist hier der kaum wahrnehmbare Motor, der sich zu dem Surren des Elektromotors gesellt und ruckelfrei immer im richtigen Drehzahlbereich unterstützt. Das straffe Fahrwerk (wir hatten die M-Sportvariante im Test) und die 8-Stufen-Automatik sind ebenfalls erste Sahne. Wahlweise kann aber auch der Elektromotor alleine genutzt werden, der für zügiges Fahren in der Stadt mehr als ausreichend ist und dem auch auf Landstraßen nicht die Puste ausgeht – rund 120 km/h sind drin. Das zehrt jedoch am nur 7,7 Kilowattstunden starken Akku, der maximal rund 30 Kilometer Reichweite schafft. Das ist etwas zu wenig. Als typischer Plug-in-Hybrid lässt sich der 330e aber dank des mitgelieferten Ladekabels in drei bis vier Stunden an jeder Haushaltssteckdose aufladen. An Wechselstrom-Ladesäulen mit Typ-2-Stecker geht das Ganze je nach Ladeleistung nochmals schneller. Und sollte die Batterie dennoch einmal leer sein, hat man noch die Gewissheit, mit dem Ottomotor immer weiterzukommen.

Alexander Junk