

# Der mit dem Extra-Boost

**BMW 330e** | Die Hybridisierung macht auch vor dem 3er-BMW nicht halt. Nach einem Test des 330e sind jedoch alle Zweifel ausgeräumt: Die schicke Limousine verbraucht im Hybridbetrieb erstaunlich wenig und kann auch Strecken bis zu 40 Kilometer rein elektrisch fahren.

Bereits in der asp AUTO SERVICE PRAXIS Ausgabe 6/2018 hatten wir einen 3er-BMW mit Hybridantrieb im Test. Die F30-Baureihe des 330e trug damals noch den Zusatztitel „iPerformance“, was wohl suggerieren sollte, dass die Generation Smartphone es hier mit etwas Modernem, sprich einem elektrifizierten Antrieb zu tun hat. Damals schon bescheinigten wir dem 330e einen sehr harmonischen Antrieb (Elektromotor und Verbrenner), was bei Hybridautos nicht selbstverständlich ist.

## Kurzzeitiger Boost

Umso gespannter waren wir auf den 330e der neuen G20-Baureihe, der natürlich auch eine Weiterentwicklung des F30 darstellt. Mehr noch: BMW hat das Hybridangebot des 3er ausgebaut. Der 330e steht wahlweise als Limousine oder Kombi („Touring“) zur Verfügung, daneben gibt es seit Kurzem auch noch einen 320e in beiden Bauformen. Der 320e unterscheidet sich durch etwas geringere Leistungsdaten, ist aber sonst bis auf den fehlenden Allradantrieb („X-Drive“) in der Limousinen-Variante nahezu identisch. Somit sind bereits vier verschiedene 3er-BMW als Hybrid unterwegs. Wer Platz benötigt,



Der 330e ist bis auf Ladebuchse und Schriftzug kaum von einem reinen Verbrenner zu unterscheiden.

Foto: Alexander Junk

sollte allerdings zum Touring greifen, denn die Batterie verkleinert den Laderaum der Limousine auf 375 Liter.

Der 330e, den wir als Testwagen hatten, ist inzwischen ausnahmslos mit Allradantrieb erhältlich. Der Fahrspaß ist somit garantiert: Insgesamt stehen eine Systemleistung von 252 PS und ein maximales Drehmoment von 420 Newtonmeter zur Verfügung, die sich in einem speziellen „Boost“-Modus für zehn Sekunden auf 292 PS steigern lassen. Der Elektromotor ist nämlich in der Lage – die nötige Batteriekapazität vorausgesetzt –, kurzzeitig

seine Leistung von 68 auf 113 PS fast zu verdoppeln. Der Vierzylinder kann immerhin noch 168 PS mobilisieren.

Je nach Fahrmodus ist das Auto nun in der Lage, beide Antriebe synchron zu benutzen, bis zu 40 Kilometer rein elektrisch zu fahren oder einen Batterielademodus zu nutzen, in dem der Verbrenner die zwölf kW/h große Batterie lädt. Ob Letzteres sinnvoll ist, bleibt fraglich, denn der Benzintank leert sich merklich schneller, da der Generator seinen Tribut fordert.

Besser ist es, die Batterie in regelmäßigen Abständen an einer Wallbox oder



Über die Typ-2-Buchse auf der Vorderseite wird die Batterie des 330e geladen.

Foto: Alexander Junk



Unter der Motorhaube geht es eng zu, da sich Verbrenner und E-Antrieb den Platz teilen.

Foto: Alexander Junk

## Auto-Check



- Hohe Systemleistung
- 40 km Reichweite im E-Betrieb
- Top-Ausstattung
- Hervorragende Verarbeitung



- Sehr teuer
- Langsame Ladefunktion



Steckdose aufzuladen. Die Klappe dazu findet sich auf der vorderen linken Seite. Leider lässt sich der 330e nicht besonders schnell mit Wechselstrom (AC) laden und besitzt auch keine DC-Schnellladefähigkeit, sodass immer mehrere Stunden vergehen, bis die Batterie voll aufgeladen ist.

### Laserscheinwerfer für gute Fernsicht

Rundherum gelungen ist die Ausstattung des 330e, der in unserer Testwagen-Kon-

figuration die 72.000-Euro-Schallmauer durchbrach. Dafür bekommt der Kunde aber auch eine Top-Verarbeitung im Innenraum und allerlei technische Spielereien, die einem das Fahren erleichtern. Erwähnenswert sind beispielsweise die kombinierten Laser-/LED-Scheinwerfer, die mehrere Hundert Meter weit leuchten und die Nacht zum Tag machen. Auch sehr gelungen ist das Head-up-Display, das im Vergleich zur letzten Generation neben Geschwindigkeits-Beschränkungen nun

auch Kartenausschnitte und nicht nur Pfeile bei der Navigation anzeigt, was gerade die Orientierung auf mehrspurigen Straßen erleichtert. Ein virtuelles Cockpit ist natürlich ebenfalls an Bord. Auch für Infotainment ist gesorgt: Der 330e hat Apple Car Play an Bord, mit dem sich Handy-Apps auf dem mittleren Display anzeigen lassen. Etwas skurril sind hingegen Lenkradheizung und Sitzheizung, die sich im Winter automatisch aktivieren – ob man will oder nicht.

Alexander Junk

## Der China-Stromer

**MG ZS EV** | Wer mit dem Kürzel MG nichts anfangen kann, sollte an alte Rover-Zeiten zurückdenken: MG, oder auch Morris Garages, war eine britische Marke, die bis 2005 im Besitz der MG Rover Group war. Inzwischen ist MG nicht mehr britisch, sondern im Besitz der chinesischen SAIC Motor Corporation Limited.

### SUV im B-Segment

Vom britischen Flair von einst ist also nicht mehr viel übrig. Wie auch bei der Traditionsmarke Borgward, die in chinesischer Hand ist, versucht man auch bei MG einen Neustart in Deutschland mit SUV-Modellen. Der MG ZS EV ist das erste elektrische Modell, das im ersten Quartal nach Deutschland kommt und das wir begutachten durften. Für einen Grundpreis von 32.000 Euro (vor Abzug der Prämien) bekommt man außerordent-



Foto: Alexander Junk

Es ist ein SUV! MG möchte in Deutschland mit dem batterieelektrischen ZS EV durchstarten.

lich viel. Der ZS ist ein SUV aus dem B-Segment und wirkt optisch gelungen. Die Verarbeitung ist erstaunlich gut, auch wenn sie nicht auf Premium-Niveau ran-

giert. Anzeigen und Schalter im Cockpit, die heutzutage meistens als Touchscreen-Displays daherkommen, wirken fast schon retro. Das Menü des Infotainment-Systems reagiert leider auch sehr langsam.

Die Fahrleistungen des ZS sind jedoch in Ordnung: Umgerechnet 143 PS und ein Drehmoment von 353 Newtonmeter reichen für eine flotte Gangart, zumal der E-Motor die Leistung ohne Verzögerung bereitstellt. Bei 140 Kilometer pro Stunde ist dann Schluss mit dem Vortrieb. Die WLTP-Reichweite des ZS beträgt 263 Kilometer, was eher wenig ist und sich auf die kleine Batterie mit rund 45 kWh Kapazität zurückführen lässt. Beim Laden ist der ZS zudem nicht der Schnellste, zumindest beim AC-Laden an typischen Wallboxen.

Alexander Junk

### Auto-Check



- Günstig in der Anschaffung
- Akzeptable Verarbeitung
- Ausreichend Leistung
- Gefälliges Design



- Langsames AC-Laden
- Laden nur bei abgeschlossenem Auto



Foto: Alexander Junk

Witzig: Die Ladebuchse des MG ZS EV findet sich direkt unter dem MG-Logo.