

BMW's E-Klasse

Fahrbericht | Mit dem 225xe und dem 330e hybridisieren die Münchner jetzt den Kern der Marke – und das auf beeindruckende Weise.



Foto: BMW

330e | Stromern bis Tempo 120, und das für gut 35 Kilometer. Der Pendler-Spaß ist garantiert

— Der Chef hat 50 Gramm CO₂ als Flottenverbrauchsobergrenze ausgegeben? Kein Problem, sofern er das nötige Kleingeld hat, alternative Antriebe im Dienstwagen zu finanzieren. Denn ohne elektrische Unterstützung ist dieses ehrgeizige Ziel aktuell nicht zu erreichen. Das weiß auch BMW und hat nach dem X5 auch den 2er Active Tourer und den 3er hybridisiert, wobei die Münchner den 225xe und 330e jeweils entsprechend den gleich starken Benziner-Modellen eingepreist haben. Bei den Hybriden wird jeweils der schwächere Benziner mit dem E-Antrieb gekoppelt, um am Ende wieder die gleiche Systemleistung zu bieten wie der vergleichbare Benziner.

Nur Stufenheck-3er | Womit wir bei der ersten Krux wären: BMW zielt mit den E-Modellen vorwiegend auf das Ausland (USA, Japan) und nur etwas auf die Euro-Märkte. Wer also bisher auf den 3er Touring Diesel schwört, müsste Selbstzünder und Kombiheck entsagen, denn der 330e kommt nur als Stufenheck mit dem Zwei-Liter-Benziner. Der bietet 184 PS, wozu sich noch 65 kW des E-Motors addieren, was 185 kW oder 252 PS Systemleistung bedeutet – und damit exakt den Leistungswerten des 330i entspricht. Beim Drehmoment liegt er mit 420 Newton-

Daten und Preise | BMW 330e Limousine

Grundpreis: ab 36.555 Euro
 R4/1.998 cm³ + E-Motor | 185 kW/252 PS | 290 Nm + 250 Nm | Autom. | 6,1 s | 225 km/h | 2,1 D | 49 g/km

4.633 x 1.811 x 1.429 mm | 370 Liter
 Wartung: nach Serviceanzeige
 Effizienzklasse: A+
 Versicherung: k. A.
 Garantie: 2 Jahre, Batterie (6 Jahre/100.000 km)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

metern aber schon eher beim 340i respektive 325d, die jeweils 450 Newtonmeter an die Hinterräder wuchten.

Entsprechend vehement und trotzdem dezent legt der 330e los. Viel Gehirnschmalz investierten die Münchner in die Systemsteuerung, die zum Anfahren immer die E-Maschine zu Hilfe holt und entsprechend kräftig anschiebt. In der Regel startet man rein elektrisch und kann bis zu 35 Kilometer rein elektrisch zurücklegen bei Geschwindigkeiten bis 120 km/h.

Damit reiht sich der BMW-Hybrid grob in die Leistungsdaten der Wettbewerber ein und wäre als emissionsfreies Pendlermobil einsetzbar. Das Zusatzgewicht beziffert BMW mit rund 165 Kilogramm gegenüber dem 330i, womit der 330e dann vergleichsweise üppige 1.700 Kilogramm auf die Waage bringt. Immerhin hat BMW die Zusatzpfunde gut verteilt: So packte man das nötige Kühlsystem und den Zusatzstarter nach vorn und die Batterie unter den Koffer-

raumboden ins Heck, wodurch sich eine ausgeglichene Gewichtsverteilung von 49 zu 51 für die Hinterachse ergibt.

Und wie fährt sich diese Elektrokategorie in der Praxis? Sehr ordentlich und absolut BMW-typisch: Beim heftigen Beschleunigen kann man durchaus etwas Unruhe ins Heck bringen und die Souveränität der Beschleunigung orientiert sich am 325d oder 340i, wengleich der Sound nicht mit dessen Reihensechszylinder mithalten kann. Perfekt gelöst hat BMW das An-, Ab- und Umschalten der Motoren, das völlig unmerklich geschieht, zumal wenn man im „Auto-e-drive“ genannten Modus unterwegs ist und im Idealfall noch das Ziel im Navi programmiert hat. Dann nutzt der 3er nämlich die kompletten Streckendaten, um Verbrenner und E-Maschine so effizient wie möglich einzusetzen.

Zwei Liter Benzin | Auf der Autobahn wird in der Regel mit Benzin gefahren, außer es handelt sich um einen kurzen Abschnitt, der mit maximal 120 km/h absolviert wird. Kick-down holt immer den Verbrenner dazu, Gleiches gilt für den Modus „Save Battery“, der den Ladezustand der Batterie einfriert. Umgekehrt fährt man mit „Max-e-drive“ rein elektrisch. Beim Verzögern wird automatisch rekuperiert. Dass der angegebene Verbrauch nur für die Pendlerstrecken reell ist, konnte man schon auf der gut 70 Kilometer langen, topografisch nicht übermäßig anspruchsvollen Testrunde in und um München erfahren.

Mit voller Batterie in der Stadt gestartet, bleibt der Verbrauch laut Anzeige auch bei viel Verkehr ziemlich genau im angegebenen Rahmen von 2,1 Litern. Doch sobald es über die Autobahn aufs Land hinausgeht, benzinert der 330e große Abschnitte, was den Verbrauch laut Anzeige am Schluss der nicht besonders sparsam gefahrenen Runde auf 5,1 Liter ansteigen ließ. Je länger die Strecke und je höher der Autobahnanteil, desto näher dürfte der Verbrauch an die Werte des 320i-Benziners heranrücken.

Profilfrage | Insofern sollte das Einsatzprofil des Fahrers genau passen: Denn Langstreckenfahrer mit hohem Autobahnanteil dürften mit einem 325d am Ende deutlich sparsamer unterwegs sein. Doch wer täglich ins Büro pendelt und nur am Wochenende oder in den Ferien auf große Tour geht, dürfte mit dem 330e je nach Lademöglichkeit deutlich sparsamer als mit dem Verbrenner über die Runden kommen, auch wenn es die Kilowattstunde Strom nicht umsonst gibt. Denn mit dem Plug-in lassen sich etliche Strecken rein elektrisch bewältigen.



Foto: BMW

225xe | Der Allrad-Plug-in hat einige Features zu bieten und kann mit den Benzinern preislich mithalten, sofern das Fahrprofil passt

Die gut zwei Liter Verbrauch respektive 44 Gramm CO₂-Ausstoß sind ein Wort. Selbst mit 18-Zöllern, Sportpaket und Zusatzausstattungen soll der Plug-in nicht über 50 Gramm steigen. Womit wir bei den Kosten wären: Die auf den ersten Blick knapp 3.000 Euro Aufpreis zum 330i schmelzen auf 500 Euro zusammen, wenn man Achtgang-Automatik, Standheizung und die für den 330i erhältliche Standkühlung hinzunimmt. Trotzdem muss der Fuhrparkverantwortliche mindestens 36.555 Euro einplanen.

Daten und Preise | BMW 225xe Active Tourer

Grundpreis: ab **32.521 Euro**
R3/1.499 cm³ + E-Motor | 165 kW/224 PS | 220 Nm + 165 Nm | 6-Gang | 6,7 s | 202 km/h | 2,1 D | 49 g/km

4.342 x 1.800 x 1.556 mm | 400 – 1.350 Liter

Wartung: nach Serviceanzeige

Effizienzklasse: A+

Versicherung: k.A.

Garantie: 2 Jahre, Batterie (6 Jahre/100.000 km)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Heißer 2er | Ähnlich wie den 330e hat BMW auch den 225xe Active Tourer kalkuliert und gepackt. In dem Fall wird der 136PS starke Dreizylinder des 218i mit einem 65 kW starken E-Motor zu 224 PS Systemleistung kombiniert, womit er den 225i nicht ganz erreicht, während er mit kombinierten 385 Newtonmetern den Drehmomentkönig gibt.

Anders als beim 330e hängt BMW hier die E-Maschine an die Hinterräder und macht den Active Tourer, falls man entsprechend sanft anfährt und genug Batteriekapazität vorhanden ist, zum Hecktriebler. Ansonsten wechselt er, ebenso wie der 3er zwischen

den Antrieben und den Achsen hin und her, wobei die E-Maschine hier zusätzlich als Traktionshilfe dienen kann. Batterie und Zusatzaggregate packten die Ingenieure unter die Rücksitzbank und den Kofferraum, so dass Ladevolumen und Variabilität erhalten blieben. Der Hybrid legte gegenüber dem 225xi um rund 135 Kilogramm nach Werksangaben auf 1.735 Kilogramm zu. Auch er soll sich mit 2,0 bis 2,1 respektive 46 bis 49 Gramm CO₂ pro Kilometer begnügen. Wie der 3er schafft auch er es, diesen Wert anfangs in der Stadt zu halten, um auf längeren Überlandpassagen dann schnell auf die Fünf-Liter-Marke zuzueilen. Am Ende der ebenfalls gut 70 Kilometer langen Testfahrt zeigte der Bordrechner 4,8 Liter an.

Dafür ist der Preis heiß: Mit 32.521 Euro kostet der 225xe (Advantage) nur gut 420 Euro mehr als der 225i. Er bietet eine per App steuerbare Standheizung und -kühlung und liegt damit gut 1.200 Euro unter dem 225xi oder 220xd. Fast gleich stark wird der Allrad-Hybrid ab Jahresende zum Konkurrenten zum Vierfüßler-Verbrenner. |Gregor Soller

Anzeige

Driver[™]
Fleet Solution

www.driver-fleet-solution.de

REIFENMANAGEMENT UND SERVICE FÜR IHREN FUHRPARK

- Bundesweit flächendeckendes Service-Netz mit einheitlichen Qualitätsstandards
- Fuhrparkspezifische Marken- und Produktstrategien zur Kostenreduzierung im Reifenbereich
- Online-Auftragssystem und -Abrechnungsplattform für eine einfache und schnelle Abwicklung
- Umfassende Kostentransparenz durch Zentralfakturierung elektronisch oder in Papierform
- Individuelles Reporting – Autorisierung auf Fahrzeugebene möglich
- Auf Wunsch bevorzugte Ausrüstung mit Umweltreifen zur Senkung der Fuhrparkkosten und zur Erfüllung der Umweltrichtlinien Ihres Fuhrparks

