BMW Active Hybrid 3: Klotzen statt kleckern

Ab kommendem Jahr – und damit früher als die Konkurrenz von Audi und Mercedes – fährt die bayerische Mittelklasse, der BMW 3er, mit Hybridtechnik vor. Mit satten 340 PS ist der BMW Active Hybrid 3 die vorerst stärkste Version des neuen Dreiers.

Dabei geht es dem BMW Active Hybrid 3 nicht in erster Linie um Sparsamkeit. Denn mit 250 kW/340 PS ist die Hybridversion zumindest bis zum Start des Top-Modells M3 die stärkste Antriebsvariante im Angebot. Die Leistung setzt sich aus der Kraft des 225 kW/306 PS starken Sechszylinder-Turbobenziners und dem Beitrag eines 40 kW/54 PS starken E-Motors zusammen. Gemeinsam wuchten die Triebwerke bis zu 450 Nm auf die Kurbelwelle – mehr als im achtzylindrigen M3 der Vorgängergeneration. Trotzdem soll der Normverbrauch mit 6,4 Litern auf 100 Kilometern um 12,5 Prozent gegenüber der alternativ angebotenen Sechszylinderversion BMW 335i ohne E-Unterstützung liegen.

Der niedrige Verbrauch resultiert aus einer ökonomischen Arbeitsteilung von Verbrenner und E-Motor. Letzterer kommt vor allem als Unterstützung beim Beschleunigen zum Einsatz. Über eine Distanz von drei bis vier Kilometern kann er aber auch bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h allein den Antrieb übernehmen. Auch ein Segelmodus hilft sparen: Bei gleichmäßigem Tempo – etwa auf der Autobahn – koppelt sich der Verbrennungsmotor komplett ab und überlässt es dem E-Antrieb, die Geschwindigkeit bis zu einer Obergrenze von 160 km/h zu halten oder gar als Generator Strom zu gewinnen. Die gleiche Funktion erfüllt der E-Motor auch beim Bremsen in allen Geschwindigkeitsbereichen.

Da der Hybridantrieb bei der gesamten Entwicklung des Fahrzeugs mitberücksichtigt wurde, kann er relativ platzsparend eingebaut werden. Der E-Motor ist im Gehäuse der Achtgangautomatik untergebracht, die Lithium-Ionen-Akkus finden sich unter dem Kofferraumboden. Das Ladevolumen sinkt trotzdem um 90 auf 390 Liter. Preise nennt BMW noch nicht, mindestens 50.000 Euro dürften aber schon anfallen, den BMW 335i gibt es ab 43.600 Euro.

Direkte Konkurrenz braucht der Active Hybrid 3 zunächst kaum zu fürchten. Die Mercedes C-Klasse muss wohl bis zum Modellwechsel 2013 ohne die Doppelmotortechnik auskommen, beim Audi A4 steht die Neuauflage erst für 2014 an. Und Wettbewerber Lexus verzichtet bei seinem Mittelklassemodell IS ebenfalls aktuell auf Hybridantrieb.

Die schwedische Marke Volvo hingegen will 2012 den Kombi V60 in einer Hybridversion anbieten, bei der die Akkus mittels Plug-in-Technik auch an der Steckdose geladen werden können. Und außerhalb der Premium-Liga bietet der PSA-Konzern künftig mehrere Modelle mit Diesel-Hybridantrieb an, darunter den Peugeot 508 und den Citroen DS5. Beide sollen bei rund 200 PS nur wenig mehr als vier Liter Diesel verbrauchen.

ActiveHybrid 3

Text: SPS / Classic Driver
Fotos: BMW

Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-active-hybrid-3-klotzen-statt-kleckern
© Classic Driver. All rights reserved.