



BMW 330e Touring M Sportpaket xDrive Steptronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (215 kW/292 PS)

Die aktuelle 3er-Modellreihe gibt es schon seit 2019. Regulär bekam der 3er 2022 ein großes Facelift, das man dem Auto vor allem außen ansieht. Zwei Jahre später, im Sommer 2024, stand schon wieder eine kleine Überarbeitung an, die aber weniger offensichtlich ins Auge fällt - der akribische Experte mag sie am modifizierten Scheinwerferdesign außen und an den geänderten Lüftungsdüsen innen erkennen. Weit bedeutender sind jedoch die technischen Änderungen. Neben mehr Fahrkomfort für alle Antriebe gibt es für die Plug-in-Hybride eine größere Batterie mit 19,5 kWh nutzbarer Kapazität und eine höhere Ladeleistung von 11 kW. Das macht diese Antriebsvariante erheblich praxistauglicher, wenn es um einen möglichst niedrigen Benzinverbrauch geht. Tatsächlich schafft man in der Praxis nun auch mal 100 km elektrisch am Stück und hat seinen Kombi nach gut zwei Stunden wieder vollgeladen einsatzbereit für den nächsten Ausflug. Vollauf überzeugen kann dabei das Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern (Option), das Agilität und Komfort auf angenehme Weise verbindet. Passend dazu arbeitet die Sportlenkung unaufgeregt und präzise. Auch sonst merkt man den hohen Reifegrad der aktuellen 3er-Generation. Dessen Bedienbarkeit hat zwar durch die letzten Überarbeitungen etwas gelitten, es gibt aber noch genug "klassische" Elemente (z.B. iDrive) für eine gute Alltagstauglichkeit. Auf diese zählt auch die Kombi-Karosserie mit praktischem Kofferraum ein - so kann man die Stauraumreduzierung durch die Batterie leichter kompensieren. Die Freude am Fahren wird eigentlich nur durch den hohen Anschaffungspreis getrübt - mit Preisen jenseits der 80.000 Euro für eine gut ausgestattete Variante ist der 330e Touring xDrive schon weit den meisten Budgets "Normalsterblicher" enteilt. Selbst vergleichbare rein elektrische BMW-Modelle kann man inzwischen günstiger erwerben. **Konkurrenten:** u.a. Audi A5 Avant, Mercedes C-Klasse T-Modell, Peugeot 508 SW.

- ⊕ gute Verarbeitungs- und Materialqualität, agiles und komfortables Fahrwerk mit optionalen elektronischen Dämpfern, praktische Kombi-Karosserie, viele gut abgestimmte Assistenten verfügbar, kräftiger Antrieb und praxistaugliche elektrische Reichweite
- ⊖ sehr hoher Anschaffungspreis, teils hohe Aufpreise für Extras, durch Batterie geschrumpftes Ladevolumen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **4,5**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,0
	Transport	2,9
	Fahrspaß	1,3
	Preis/Leistung	3,2

Ecotest ★★★★★☆☆

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6

Verarbeitung

⊕ Routiniert und ohne Anlass zur Kritik zeigt sich die Verarbeitung von Karosserie und Innenraum. Diese optische und haptische Wertigkeit vermisst man inzwischen bei ganz neuen BMW-Modellen. Die Fugen der Karosserieteile verlaufen gleichmäßig und schmal. Sehr praktisch: Die Motorhaube wird über zwei Gasdruckdämpfer gestützt, das erleichtert das Handling im Alltag. Die verwendeten Materialien im Innenraum sind in weiten Teilen hochwertig, schnöder harter Kunststoff findet sich nur an wenigen Stellen, die meisten Flächen sind (teilweise sehr dünn, aber immerhin)

unterschäumt oder je nach Optionsausstattung teilweise mit Leder bezogen. So sind die Türverkleidungen vorn wie hinten bis unten hin mit weicher Oberfläche versehen - das bietet kaum noch ein Mitbewerber. Einzig bei den Sonnenblenden wollten die Münchner nicht mehr extra investieren, hier greift man an wenig ansehnlichem Kunststoff. Insgesamt ist die Verarbeitungsqualität einwandfrei und erfüllt selbst hohe Ansprüche. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet, nur die Bereiche um die Abgasanlage liegen frei.

3,2

Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des 330e Touring mit Allradantrieb im Ecotest bei 93 km - damit erreicht der 3er unter günstigen Bedingungen gut die Herstellerangaben. Die rein elektrische Reichweite hängt neben Temperatur und Fahrweise auch stark von der Ausstattung des 330e ab, denn mit größeren Rädern und Sportbereifung steigen die Fahrwiderstände und sinkt folglich die Reichweite. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 40-l-Tankfüllung etwa 520 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert weniger als zweieinhalb Stunden bei 11 kW - der BMW 3er Plug-in-Hybrid kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 23,0 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Eine Schnellademöglichkeit über CCS-Stecker verbaut BMW bei Plug-in-Hybriden bisher grundsätzlich nicht, Konkurrenten wie Mercedes C-Klasse oder VW Passat bieten diese Funktion dagegen schon. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker ist serienmäßig an Bord, das

für die Haushaltssteckdose kostet Aufpreis. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 479 kg - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine praktische Dachreling gibt es für den Kombi serienmäßig. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung darf bis 75 kg betragen. Wer Anhänger ziehen möchte, kann dies bis 1,5 t Gewicht tun, sofern der Hänger über eine eigene Bremse verfügt. Muss das Bremsen der BMW selbst übernehmen, darf der Anhänger bis 750 kg wiegen. Der Wendekreis des 330e Touring xDrive liegt bei 12,0 m. Mit einer Breite von 2,08 m (inkl. Außenspiegel) ist er alles andere als schmal - viele Konkurrenten sind inzwischen aber noch breiter. Ähnlich sieht es bei der Länge aus, die 4,71 m des 3er BMW sind rund 10 cm weniger als bei einem aktuellen Audi A5 Avant. BMW stattet seinen Plug-in-Hybriden serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus. Ein Notrad hat jedoch keinen Platz mehr.

2,5 Licht und Sicht

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr geht in Ordnung - man sitzt jedoch recht tief, wie üblich bei flachen und windschlüpfigen Kombis. Wo das Auto vorn anfängt und hinten aufhört, muss man vorn abschätzen, kann sich hinten aber gut an der Heckscheibe orientieren. Trotzdem ist man über die serienmäßigen Parkhilfen und optionalen Rundumkameras dankbar, da sie mehr Präzision ermöglichen. Bodennahe Hindernisse hinten wären aufgrund des hohen Hecks ohne die serienmäßige Rückfahrkamera nur schwer nah am Auto zu sehen. Die Rundumsicht fällt insgesamt ausreichend aus, die breiten Dachsäulen, vor allem die hinteren C- und D-Säulen behindern die Sicht nach draußen. Gerade rechts abbiegen muss man sehr aufmerksam. Die hinteren Kopfstützen sind zwar klappbar, bleiben aber teilweise im Sichtfeld der Heckscheibe. Voll-LED-Scheinwerfer sind serienmäßig, sie leuchten ausreichend hell und homogen; die Leuchtwerte werden automatisch geregelt, eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht. Beim Fernlicht könnte die Homogenität etwas besser sein. Das optionale BMW Laserlicht in den Frontscheinwerfern gibt es seit dem Facelift nicht mehr. Das ist aber nicht weiter schlimm, denn einerseits schaltete das besonders helle Fernlicht nur in wenigen Fahrsituationen zu und andererseits war und ist das "normale" Fernlicht schon sehr gut. Die jetzt als einzige Option erhältlichen adaptiven LED-Scheinwerfer können überzeugen. Sie leuchten hell und weit und beinhalten einen adaptiven Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattiert, um deren Blendung zu verhindern. Ein Abbiegelicht ist weiterhin vorhanden, das Kurvenlicht über schwenkende Leuchtkegel leider entfallen. Dafür ist der Aufpreis für die besseren Scheinwerfer erheblich auf unter tausend Euro gesunken. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um dem Fahrer einen besseren seitlichen Überblick zu ermöglichen. Automatisch abblenden können nur der Innenspiegel und der linke Außenspiegel. Allgemein sind die Spiegel ausreichend groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

2,6 Ein-/Ausstieg

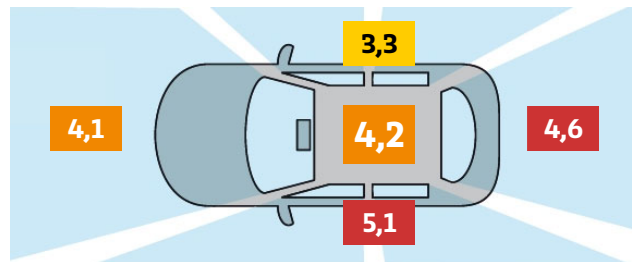
Mit knapp 40 cm über der Straße erweist sich die Sitzhöhe vorn als ziemlich tief (Sitz ganz nach unten gestellt). Der Ein- und Ausstieg gelingt aber zufriedenstellend, weil die Türausschnitte ausreichend groß sind. Die Schweller sind weder zu hoch noch zu breit. In den Fahrzeugfond steigt man ähnlich komfortabel ein, nur im Fußbereich ist der jeweilige Türausschnitt enger. Haltegriffe am Dachhimmel sind vorn wie



Auch wenn die Kopfstützen klappbar sind - teilweise liegen sie noch im Sichtfeld. Dazu kommen die breiten Dachsäulen hinten. Dadurch wird die Rundumsicht aus dem 3er Touring eingeschränkt.

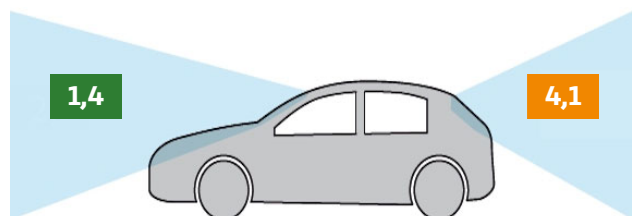
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



hinten verbaut. Das schlüssellose Zugangssystem kostet Aufpreis, die Leuchten in allen vier Türgriffen sind Serie. Zusammen mit Front- und Heckleuchten erhellen sie nachts den Bereich rund um das Fahrzeug, wobei der seitliche Bereich zusätzlich durch kleine Spots in den Schwellern beleuchtet wird. Die Türen werden vorn in drei, hinten leider nur in zwei Positionen fixiert.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Es hilft nur bedingt, dass im Schlüssel eine Automatik verbaut ist, welche die Funkübertragung

abschaltet, wenn der Schlüssel eine Weile nicht mehr bewegt wird. Da BMW in aktuelleren Modellen bereits sichere Systeme verbaut, sollten sie beim Dreier nachziehen. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,2 Kofferraum-Volumen

Im Plug-in-Modell muss eine große Batterie untergebracht werden - dadurch wird das Kofferraumvolumen merklich eingeschränkt. Angesichts der Fahrzeugausmaße fällt der Platz eher mager aus, jedoch kann man den Stauraum aufgrund des Kombihecks immerhin gut nutzen. Das Gepäckabteil im 330e Touring fasst 265 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 490 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 645 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.225 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 30 l Platz, die beispielsweise für die Ladekabel und das Kofferraumtrennnetz genutzt werden können.



Das Kofferraumvolumen des 330e Touring reicht von 265 Litern (unter Abdeckung) bis maximal 1.225 Litern (bei umgeklappter Rückbank und Nutzung bis zum Dach).

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb ist Serie. Mit der Option Komfortzugang zieht auch das berührungslose Öffnen und Schließen mittels angedeutetem Fußkick in den 3er Touring ein. Man kann die Heckscheibe separat öffnen, wenn man nicht die große Öffnung benötigt. Personen bis 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine großen Sorgen machen, die Heckklappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber unbedingt den abstehenden Schlosshaken an der Klappe im Auge behalten. Die Ladekante liegt mit rund 65 cm angenehm niedrig und erleichtert damit das Beladen. Innen ist der Kofferraumboden rund fünf Zentimeter höher als die Ladekante, was sich in der Praxis kaum störend auswirkt. Eher behindernd wirkt sich die Stufe zwischen umgelegter Rücksitzlehne und Kofferraumboden aus, da letzterer ein nennenswertes Stück höher als die Lehnenteile liegt; beim Einladen und Durchschieben langer Gegenstände kein Problem - beim Ausladen muss man aber darauf achten, dass nichts an der Stufe zum Boden hin hängen bleibt. Diesen Kompromiss muss man aufgrund der großen Batterie eingehen. Davon abgesehen lässt sich das Ladeabteil gut nutzen. Bei Dunkelheit sorgen zwei LED-Lampen links und rechts in den Seitenverkleidungen



Mit 65 cm ist die Ladekante angenehm niedrig - durch die Plug-in-Komponenten nur wenige Zentimeter höher. Praktisch ist auch die elektrische Heckklappe und die Heckscheibe, die sich separat öffnen lässt. Jetzt fehlt nur noch ein automatisches Kofferraumrollo wie bei mancher Konkurrenz.

und zwei weitere in der Klappeninnenverkleidung für eine effektive Ausleuchtung.

1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt klappbar. Die jeweiligen Teile lassen sich an der Lehne entriegeln und dann leicht nach vorn klappen. Ordert man das empfehlenswerte Gepäckraumpaket (für einen günstigen Aufpreis von 140 Euro), lassen sich die Lehnenabschnitte zusätzlich vom Kofferraum aus per Tastendruck umklappen. Es gibt rechts einen

ausklappbaren Taschenhaken und links ein seitliches Netz für kleine Gegenstände. Das Fach unter dem Kofferraumboden ist groß genug für Gepäcknetz, Reifenreparaturset und die Ladekabel. Alternativ findet dort sogar der Laderaumrollo Platz.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Auch wenn die aktuelle 3er-Generation schon ein paar Jahre auf dem Markt ist - das Infotainmentsystem ist auf dem aktuellen Stand. BMW hat das System stets aktuell gehalten, mit allen Vor- und Nachteilen. Es gibt weiterhin den genialen iDrive-Controller und auch noch die Direktwahltasten rund um den Controller. Ansonsten sind die meisten anderen Tasten wie die acht programmierbaren Stationstasten oder die Klimatisierungsknöpfe weitgehend entfallen. Der Startbildschirm hat nun die Navigationskarte als Hintergrund (auch Alternativen wählbar) und blendet zusätzliche Funktionen und Infos als Kacheln darüber. Sobald man Fahrzeugfunktionen über die Navigation hinausgehend nutzen möchte, muss man über die recht unübersichtliche Appliste, also die wie bei aktuellen Smartphones angeordneten Kacheln, in die jeweiligen Menüs gehen. Was für ein Handy passend sein mag, ist im Auto ungünstig. Die Symbole sind zu klein und die Zahl derer zu groß. Das Ablenkungspotenzial ist hoch. Es empfiehlt sich dringend, die Symbole nach der persönlichen Nutzungshäufigkeit neu anzuordnen, damit man zumindest nicht während der Fahrt in der Liste scrollen muss. Die Steuerung der Klimatisierung erfolgt nun über das große Touchdisplay, immerhin sind die wichtigsten Funktion am unteren Bildschirmrand fix eingeblendet - die Bedienung wird damit trotzdem komplizierter. Wie erwähnt, mussten sich neben den Klimatasten auch die genialen freilegbaren Schnellwahltasten verabschieden - hier konnten mit einem Tastendruck ganz unterschiedliche Funktionen wie der Anruf einer bestimmten Person, ein Navigationsziel oder eine Fahrzeugeinstellung durchgeführt werden. BMW war einst Vorreiter dieser innovativen Stationstasten. Als Alternative zu den frei belegbaren Tasten gibt es programmierbare Schnellwahlflächen auf dem Touchscreen, wenn man vom oberen Bildschirmrand nach unten wischt. Besser als nichts, aber bei weitem nicht so gut wie das frühere Bedienkonzept.

⊕ Immerhin durfte im 3er auch mit dem Facelift der iDrive-Controller bleiben, und zwar in der "alten" Ausführung. Während der handtellergröße Drehknopf z.B. im 7er bzw. i7



Viele Wege führen zur Eingabe: Das Infotainment des 3er kann über den genialen iDrive-Controller, über Touchen am Display oder über Sprache bedient werden. Die praktischen Tasten für die Klimabedienung sind leider ins Display gewandert, ebenso sind die klassischen programmierbaren acht Stationstasten entfallen.

aufgrund seines fehlenden fixierten oberen "Tellers" sehr viel schlechter bedienbar ist, kann der iDrive-Controller in der Mittelklasse noch immer voll und ganz überzeugen. Mit dem praktischen Dreh-Drück-Steller kann man durch die Menüs steuern und dabei die normale Sitzposition beibehalten. Wer auf Touchbedienung wert legt, kann alternativ auch per Fingerdruck und -wisch am großen Bildschirm arbeiten. Viele, aber bei weitem nicht alle Funktionen lassen sich auch mit der gut funktionierenden Sprachbedienung steuern. Sitze und Lenkrad sind schnell und elektrisch (Option für Sitze) eingestellt, man findet zügig eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über Tasten links vom Lenkrad gesteuert und am Lenkrad selbst setzt BMW für die Einstellung von Tempomat oder Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Das Layout auf den beiden hochauflösenden Bildschirmen für Kombiinstrument und Infotainment kann man ein Stück weit nach den persönlichen Vorlieben anordnen.

1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 330e hat eine umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen (zwei Jahre inklusive). Der Infotainment-Monitor sieht prinzipiell immer noch aus wie die Versionen der letzten Jahre, er misst inzwischen aber stattliche 14,9 Zoll. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Entertainment (z.B. Air Console) kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die Remote und ConnectedDrive Services sind die ersten zwei Jahre inklusive, danach

kostenpflichtig - nur die Plug-in-spezifischen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten sind längere Zeit kostenfrei. Apple CarPlay und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Die induktive Ladeschale für Handys ist teil des Comfort-Pakets und damit aufpreispflichtig. Für höhere und höchste Klanggenüsse gibt es - beides gegen Aufpreis - ein HiFi-Lautsprechersystem mit zehn Boxen oder die aufwendigere Variante von Harman/Kardon mit 16 Lautsprechern. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist großzügig, vor allem nach oben hat man reichlich Platz. Die Vordersitze lassen sich soweit nach hinten schieben, dass die Beinfreiheit für gut 1,95 m große Personen reicht. Die Kopffreiheit würde auch für 2,10 m große Menschen genügen. Die wuchtige Mittelkonsole und die erhöhte Seitenlinie der Karosserie schränken das

Raumempfinden etwas ein. Das Panorama-Glasschiebedach kostet einen hohen Aufpreis, lässt aber immerhin auf Wunsch viel Licht in den Innenraum. Für Nachtfahrten empfiehlt sich die Ambientebeleuchtung, sie verleiht dem Innenraum subjektiv mehr Tiefe.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond geht es ein wenig enger zu. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,95 m. Die Beinfreiheit fällt ähnlich großzügig aus, mit etwas über 1,90 m Körpergröße gehen dann die Knie auf Tuchfühlung mit den Vordersitzlehnen (Sitze vorn dabei auf 1,85 m große Menschen eingestellt). Das Raumgefühl geht in Ordnung, mehr aber auch nicht. Die recht hohe Seitenlinie der Karosserie und die breiten C-Säulen schränken das Raumgefühl etwas ein. Das Panoramadach reicht bis über die Rücksitze. Die Ambientebeleuchtung in den Türtafeln lässt den Innenraum bei Nacht etwas tiefer wirken, die Fußraumbeleuchtung wurden inzwischen weggespart.



Platz gibt es hinten genug, angesichts der Außenlänge würde man aber etwas mehr erwarten. Die niedrige Kombiform setzt hier Grenzen. Immerhin können Erwachsene bis rund 1,90 m gut sitzen.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich wie bei klassischen Kombis üblich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Vorn bietet der 330e genug Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage unter der Mittelarmlehne. Ein Smartphone lässt sich vor den Becherhaltern ablegen und wird dort optional induktiv geladen und das Antennensignal verstärkt. Die ausreichend großen Türfächer sind so gestaltet, dass auch 1,5-l-Flaschen darin Platz finden. Das Handschuhfach

hingegen ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet und innen mit feinem Filz beflockt. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, immerhin 1-l-Flaschen passen dort noch hinein. Die Lehnentaschen sind dem Rotstift zum Opfer gefallen. Immerhin gibt es zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne und kleine Haken zum Aufhängen von Jacken.

1,8 KOMFORT

1,7 Federung

⊕ Für den 330e touring gibt es das adaptive M Fahrwerk gegen Aufpreis. Im Gegensatz zu den kleineren Modellreihen (1er, 2er, X1, X2), deren Optionsfahrwerk gleich bezeichnet wird, hat der 3er eine elektronische Dämpferregelung an Bord, welche die Dämpfungsrate den Wünschen des Fahrers und den Fahrbahngegebenheiten aktiv anpassen kann. Die Vorteile der elektronischen Regelung sind klar zu spüren, denn die Kombination dynamischer Fahreigenschaften und hohem Fahrkomfort gelingt weit besser. Der Mittelklasse-Kombi gewinnt mit dem adaptiven Fahrwerk deutlich an Komfort - in Verbindung mit dem M Paket liegt der Aufpreis bei moderaten 500 Euro und sollte damit absolut eine Überlegung wert sein. Das im Testwagen verbaute elektronisch geregelte Fahrwerk überzeugt durch gute Präzision bei gleichzeitig erstaunlich angenehmem Fahrkomfort - beim Plug-in-Hybriden wird auf eine Fahrwerkstieferlegung verzichtet, unter Umständen kommt das dem Komfort zusätzlich zugute. Insgesamt knüpft BMW damit wieder an die 2010er Jahre an und verbannt die übertriebene Härte aus der Federung. Mit Comfort und Sport gibt es zwei Kennfelder für die Dämpfer. Die Unterschiede sind

zu spüren, aber nicht erheblich. Selbst in Sport wird noch ausreichend Restkomfort geboten. Wer ein direktes Fahrgefühl vorzieht, wählt Sport. Wünscht man mehr Entkoppelung von den Unzulänglichkeiten der Straßen, erreicht man das im Comfort-Modus. Gerade in diesem Modus werden Unebenheiten innerorts wie außerorts gut geschluckt, der 330e Touring fühlt sich dabei trotzdem sehr verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwelen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und möglichst wenig Erschütterungen an die Insassen weiterzureichen. Nur Kanten kommen recht deutlich durch, hier können die Reifen mit ihren schmalen Flanken kaum beim Abfedern mithelfen. Egal in welchem Geschwindigkeitsbereich, man hat immer ein sicheres Fahrgefühl und weiß das Fahrzeug vollumfänglich zu beherrschen. Der BMW 330e Touring ist in der Summe seiner Eigenschaften ein angenehmes Reiseauto für kurze wie für weite Strecken.

2,2 Sitze

⊕ Bestellt man das M Sportpaket, ist der 330e Touring serienmäßig mit Sportsitzen (Sitzbezug Mischung Stoff/Microfaser) ausgestattet. Das teure original Alcantara verbaut BMW nicht mehr - wie langlebig der kosteneffizientere Ersatz sein wird, muss die Zeit zeigen. Die Vordersitze sind gegen Aufpreis elektrisch einstellbar, auf der Fahrerseite lassen sich dann die Einstellungen in zwei Speicherplätzen hinterlegen. Die vierfach einstellbaren Lordosenstützen für Fahrer und Beifahrer kosten extra. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung und für den Fahrer elektrisch verstellbare Seitenwangen (Serie). Ordert man einen der Lederbezüge, entfällt die

Lehnenbreitenverstellung des Fahrersitzes. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und passend konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne lässt sich nicht in der Höhe verstellen. Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorn zu. Die äußeren Sitze sind recht bequem, weil ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert. Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

2,1 Innengeräusch

⊕ Egal ob Hybrid- oder Elektromodus als Standard-Starteinstellung gewählt sind, üblicherweise und bei ausreichend geladenem Akku startet der 330e elektrisch. Dann ist der Antrieb durchgehend leise und sehr kultiviert - der Benziner verbleibt im Schlaf, solange man das Gaspedal nicht zu sehr drückt (Hybrid) oder den Kickdown meidet (Elektro). Schaltet sich der Verbrenner zu, gibt sich der Vierzylinder-Benziner als kultivierter und dezenter Begleiter. Sofern man nicht den Iconic Sound Electric aktiviert hat - der bringt

nämlich gerade unter Last einen energischen Ton künstlich erzeugt über die Lautsprecher in den Innenraum, so dass Schluss ist mit kultivierter Ruhe. Mögen manche das als sportliche Note interpretieren, es passt letztlich nur leidlich zum Charakter des Fahrzeugs. Glücklicherweise lässt es sich abschalten (und bleibt dann auch aus). Abseits hoher Leistungsanforderung gefällt das Antriebsduo ohnehin mit akustischer Zurückhaltung. Der Geräuschkomfort bei defensiver Fahrweise ist sehr angenehm und kann

überzeugen. Führt man mit Tempo 130 km/h, liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 65,5 dB(A). Das ist ein guter

Wert, Dämmmaßnahmen wie die Doppelverglasung der vorderen Türscheiben scheinen sich auszuzahlen.

1,3 Klimatisierung

⊕ Im 330e Touring gibt es serienmäßig eine Dreizonen-Klimaautomatik. Für die Rückbank sind eine eigene Anzeige und Einstellmöglichkeiten vorhanden. Wie bei den meisten Plug-in-Hybriden üblich, ist auch eine Standklimatisierung möglich, entweder über Vorprogrammierung im Fahrzeug oder über die BMW App. Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima, sie sind die Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Die

Temperaturen und die Luftverteilung können getrennt eingestellt werden. Die Sitzheizung vorn ist Serie, für die Rücksitze dagegen nicht verfügbar. Die Lenkradheizung wird als Option angeboten. Eine Sitzlüftung gibt es nicht. Beduftungs- und Ionisierungsfunktionen sind ebenso wenig verfügbar. Getönte Scheiben im Fond oder Rollos für die hinteren Türen finden sich in der Optionsliste.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit zwei Litern Hubraum leistet 184 PS und liefert ein maximales Drehmoment von 300 Nm. Zusätzlich befindet sich am Achtgang-Wandler-automatikgetriebe ein Elektromotor mit 109 PS und maximal 265 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 292 PS und 420 Nm erhöhen kann. Der kombinierte Antrieb beschleunigt den Mittelklasse-Kombi trotz seines Leergewichts von fast zwei Tonnen sehr zügig - dank Allradantrieb kommt die Kraft selbst bei Nässe gut auf die Straße. Gerade die Zwischenspurts sind schnell erledigt. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 3,4 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,0 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der 330e Touring xDrive in 0,8 s - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Nicht nur der Durchzug ist beachtlich, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl mag der Elektromotor wenig beeindrucken, sein Drehmoment und die Anbindung über das Getriebe verhelfen dem 330e

jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu guten Fahrleistungen. Denn beispielsweise von 60 auf 100 km/h geht es in 9,1 s. BMW verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 6,0 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf (echte) 140 km/h begrenzt - das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Im Hybridmodus kann der Elektromotor aber auch bei deutlich höheren Geschwindigkeiten den 3er Touring alleine antreiben, wenn gerade wenig Leistung abgefordert wird. Der Fahrer kann zudem aus zwei Fahrmodi (Elektrisch und Hybrid) auswählen, welche die grundsätzliche Nutzung der Antriebe entsprechend priorisieren. Zusätzlich kann ein gewisser Ladestand der Batterie reserviert werden, beispielsweise für eine spätere rein elektrische Fahrt in der Stadt. Es stehen weitere Fahrmodi wie Hybrid Eco Pro und Sport zur Verfügung, sie wirken sich auf das Ansprechen der Antriebskombination, die Getriebesteuerung oder die Rekuperation (adaptive Rekuperation nur in Hybrid Eco Pro) aus.

1,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner gehört zu den kultiviertesten Vertretern seiner Art. Über den gesamten Drehzahlbereich läuft er ruhig, Brummen oder Dröhnen kennt er nicht, auch Vibrationen fallen kaum auf. So ist der Kontrast zum elektrischen Fahren tatsächlich gering, man hat ein stimmiges Antriebsduo unter der Haube. Der Verbrenner spricht gut auf Leistungsanforderungen an, die elektrische Unterstützung sorgt für unmittelbares Ansprechen. Der Turbobenziner hat ein weit nutzbares Drehzahlband. Die Leistungsentfaltung ist im Hybridmodus einwandfrei, nachdrücklich und gleichmäßig. Im

elektrischen Betrieb gibt es ohnehin keinen Grund zu klagen. Fordert man spontan viel Leistung ab, muss das Getriebe erst kurz die Gänge sortieren und die Motoren leistungsorientiert anbinden, bis es dann zügig voran geht. Außerhalb der Sportmodi ist der Antrieb auf Effizienz und weniger auf möglichst schnelle Reaktionen bedacht.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Traditionell kommt die Achtgang-Wandlerschaltung vom Getriebespezialisten ZF. Eine gute Wahl, zumal BMW sie sehr gut auf die Motoren und das Fahrzeug abstimmt. Die Geschwindigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge gefällt, allerdings arbeitet der Automat im Plug-in-3er nicht ganz so geschmeidig und ruckfrei wie in den "klassischen" Antriebsvarianten. Insbesondere wenn bei elektrischer Fahrt und niedriger Geschwindigkeit hochgeschaltet wird, spürt man einen leichten Ruck - das fällt bei praktisch allen BMW-Plug-ins mit Elektromotor am Getriebe auf. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein

Eingreifen über die Schaltwippen am Lenkrad eigentlich nie nötig wäre - bei der Option M Sportlenkrad besteht diese Möglichkeit trotzdem. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert. Über den kleinen Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h lediglich mit rund 2.200 1/min. Die Autohold-Funktion ist Serie. Das Abstellen und Starten des Verbrenners geschieht ausgesprochen geschmeidig.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrwerk des 330e Touring xDrive überzeugt neben seinen Komforteigenschaften auch mit hoher Fahrsicherheit. Die direkte Lenkung setzt Richtungsänderungen schnell um, der Fahrzeugaufbau beruhigt sich aber zügig wieder - gute Voraussetzungen für Dynamik und zackige Reaktionen. In sehr schnell angegangenen Kurven reagiert der 330e tendenziell untersteuernd, das DSC (Elektronisches Stabilitätsprogramm) regelt bei Bedarf zielführend und hält den Mittelklasse-Kombi stabil. Der Geradeauslauf ist einwandfrei. Auch bei flotter Gangart auf kurvigem Terrain halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen. Die Traktion ist dank Allradantrieb ausgesprochen gut, die Traktionskontrolle kann

sehr feinfühlig regeln. Den ADAC Ausweichtest absolviert der 330e Touring mit adaptivem Fahrwerk sehr sicher. Er zeigt direkte und gut kalkulierbare Reaktionen auf die Lenkbefehle, fährt sich präzise wie von guten BMWs erwartet. Dabei gibt der 3er dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl und subjektiv wie objektiv die volle Kontrolle. Im Grenzbereich geht der 330e in Untersteuern über. Ist man deutlich zu schnell, schiebt der Kombi kontrolliert über alle vier Räder. Den dynamischen Part übernimmt der BMW ebenso gern, er lässt sich präzise und einwandfrei beherrschbar durch die Gassen zirkeln und erreicht dabei hohe Geschwindigkeiten. Die Seitenneigung hält sich in angenehmen Grenzen.

1,8 Lenkung

⊕ Ordert man das adaptive Fahrwerk, kommt der 330e Touring auch mit der variablen Sportlenkung. Letztere zeichnet sich durch eine nicht zu direkte Auslegung um die Mittellage und eine zunehmend direktere Übersetzung beim Einlenken aus. Dadurch muss man in Alltag insbesondere beim Abbiegen weniger weit einschlagen, hat aber gleichzeitig keine zu empfindliche Lenkung beim Geradeausfahren. Von

Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,3 Lenkradumdrehungen. Das Lenkgefühl der Sportlenkung ist gut, man hat eine angemessene Rückmeldung, ohne durch übertriebene Nervosität gestresst zu werden. Der 330e lässt sich zielgenau und präzise über kurvige Pisten steuern. Die Mittenzentrierung ist deutlich zu spüren, aber nicht zu straff, so ist man auch auf langen Strecken entspannt unterwegs.

2,5 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl ist im Alltag einwandfrei, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure sehr gut hinbekommen - den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei

als Generator arbeitet. Muss der 330e Touring so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 35,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein noch gutes Ergebnis. Die Bremsleistung lässt auch bei sehr hoher Beanspruchung nicht nach.

1,3 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den 3er gibt es so gut wie alle Assistenten, welche das BMW Konzernregal hergibt - das Modell wurde über die Jahre also stets aktuell gehalten. Leider kosten die meisten Systeme jedoch Aufpreis. Der 330e bremst selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 160 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit (Serie), das dann für den Tempomaten übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild und reagiert aber nicht, wird er ebenfalls darauf hingewiesen (Teil des optionalen Driving Assistant Professional). Ist in Verbindung mit ACC ein Radarsensor an der Front verbaut, bremst der Notbremsassistent sogar bis 200 km/h und versucht, Kollisionen zu vermeiden oder deren Schwere zu mindern. Auch bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Die dazu notwendigen optionalen Radar-Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Mit dem höchsten Assistenzpaket wird querender Verkehr vor dem Auto ebenso erkannt. Die Radarsensoren an den vorderen Fahrzeugecken helfen überdies beim Seitenkollisionsschutz, eine Funktion, die besonders in engen Baustellen bei der Zentrierung des Fahrzeugs helfen soll. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der 330e optional beim Ausweichmanöver. Opulent wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-up-Display, hier werden auf Wunsch u. a. detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der 330e verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermitteln und anzeigen kann. Zum Leidwesen vieler Autofahrer hat der Gesetzgeber vorgeschrieben, dass die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

dominante akustische Warnung des "Intelligenten Verkehrszeichenassistenten" nach jedem Fahrzeugstart eingeschaltet sein muss. Solange die Verkehrszeichenerkennung und die Navigationskarten noch nicht vollständig perfekt sind (was bisher noch kein Hersteller geschafft hat),

ergeben sich immer mal wieder grundlose akustische Warnungen. BMW bietet die Möglichkeit, die akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung über einen langen Druck auf die SET-Taste am Lenkrad zu deaktivieren.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen ganz aktuellen Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es für den 3er BMW nicht. Der letzte Test stammt aus dem Oktober 2019 und dient hier der Orientierung für den 330e Touring. Seinerzeit erzielte der 3er ein gutes Ergebnis, konnte volle fünf Sterne erreichen. Aktuell liegt der Hauptkritikpunkt an der Ausstattungspolitik der Münchner, viele hilfreiche Assistenten, die einen Unfall vermeiden können, kosten Aufpreis. Im Ergebnisbericht des neueren BMW i4 Crashtests kann man die Problematik nachlesen. Der 3er verfügt über Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Für den Fahrer gibt es einen Knieairbag, der Beifahrer muss ohne ein solches Luftpolster auskommen. Hintere Seitenairbags oder Mittenairbags

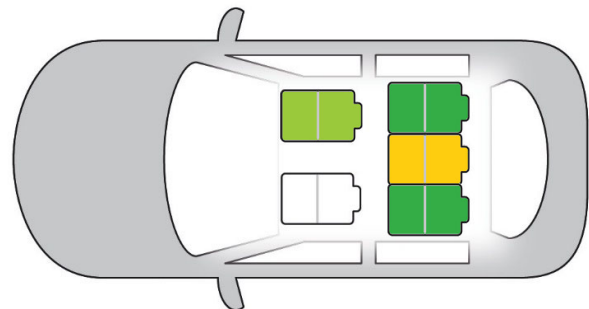
zwischen den Vordersitzen gibt es jedoch nicht. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,85 m große Personen, hinten kann man die Kopfstützen bis 1,80 m Körpergröße herausziehen. Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab, setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her. Die crashvorbereitenden Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall kosten wiederum Aufpreis. Stabile Verzurrösen gibt es in Bodennähe im Kofferraum, ebenso ist ein Gepäcknetz immer vorhanden.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW im Euro NCAP-Crashtest gute 87 Prozent der möglichen Punkte. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung (nur hinten). Der Sitz hinten in der Mitte hat keine Isofix-Halterung. Selbst hohe Kindersitze finden auf der Rückbank dank Kombi-Karosserie genug Platz. Dennoch empfiehlt es sich wie immer, vor dem Kauf zu prüfen, ob der Sitz passt. Kindersitze mit ausladender Basis und Stützfuß benötigen viel "Beinfreiheit" hinten, so dass sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben lässt. Die Kindersicherungen der hinteren Türen sind ausreichend geschützt und können nicht einfach von Kindern verstellt werden. Der Fahrer kann per Knopfdruck die hinteren Scheiben sperren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

1,8 Fußgängerschutz

⊕ Der 3er bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 87 Prozent der erreichbaren Punkte – auch dank der aktiven Motorhaube. Teile der vordere Motorhaubenkante sowie die A-Säulen stellen ein hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger dar. Ein Fußgänger-

Notbremsassistent ist serienmäßig. Zudem verfügt der 330e über einen akustischen Fußgängerschutz, der bis 30 km/h ein Geräusch erzeugt, um andere Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen, wenn es rein elektrisch unterwegs ist.

2,7 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Startet man mit dem Plug-in-3er mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest (gemischter Betrieb) 93 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. BMW gibt als Reichweite nach WLTP für die Version im Test rund 90 km an, was folglich bei grundsätzlich defensiver Fahrweise und moderaten bis warmen Außentemperaturen problemlos möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 24,7 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für ein reines Elektroauto wäre das ein recht hoher Wert, für einen Plugin-Hybriden geht das gerade noch in Ordnung - es gibt inzwischen aber auch deutlich sparsamere Konkurrenten. Führt man im Hybrid-Modus mit leerer Batterie, ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 7,7 l Benzin pro 100 km, wobei dieser Wert schon bei etwas vorausschauender Fahrweise unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des elektrischen Systems genutzt werden können. Der reine Benzinverbrauch des Testwagens liegt innerorts bei 7,8 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,9 l/100 km und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 8,7 l/100 km. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell deutlich unter 5 l/100 km reduziert. Mit dem reinen Stromverbrauch von 24,7 kWh/100 km (ohne Nutzung des Kickdown) ist eine CO₂-Bilanz von 123,5 g pro km verbunden, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Weil in den Kickdown-Phasen im Autobahnabschnitt des Messzyklus kurzzeitig der Verbrenner mitläuft, wurde für den ADAC

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	7,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	19,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Ecotest insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 19,3 kWh + 1,7 l pro 100 km ermittelt, so dass sich in der Summe eine CO₂-Bilanz von 143 g/km ergibt. Im ADAC Ecotest bekommt der Plug-in dafür 36 von maximal 60 möglichen Punkten. Plug-in-Hybride können Verbrauchsvorteile bieten, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. BMW hat den 330e im Herbst 2024 verbessert, die Ladeleistung von 3,7 auf 11 kW erhöht und die Batteriekapazität auf nutzbare 19,5 kWh annähernd verdoppelt. Gut zwei Stunden sind zum Vollladen ausreichend. Eine Lademöglichkeit über CCS (Gleichstrom) gibt es aber noch immer nicht.

2,9 Schadstoffe

Der Turbobenziner ist dank präzise gesteuerter Verbrennung und effektiver Abgasnachbehandlung (u.a. Ottopartikelfilter) vorbildlich sauber und hat durchgehend niedrige Partikelemissionen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im ADAC Ecotest auch die

Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 31 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Plug-in-3er damit bei 67 Zählern und erhält drei von fünf Ecotest-Sternen, verpasst den vierten Stern nur knapp.

4,5

AUTOKOSTEN

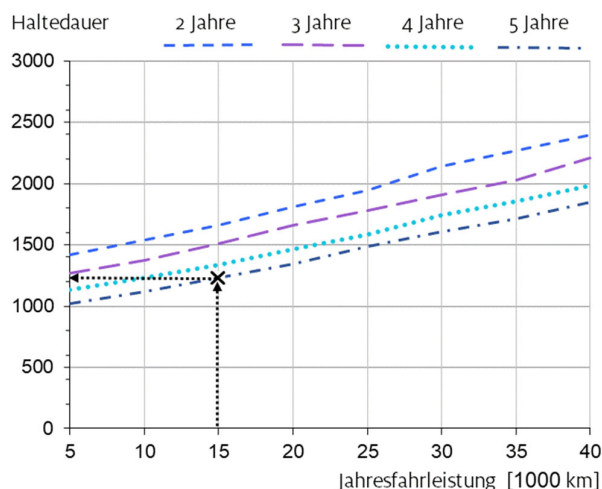
4,5

Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der 330e Touring xDrive kostet mit M Sportpaket üppige 69.720 Euro. Damit ist er zwar schon gut ausgestattet, einige Details, die in dieser (Preis-)Klasse dabei sein sollten (z.B. Assistenzpaket, u.U. adaptives Fahrwerk), muss man aber noch extra bezahlen. Die Optionen sind teilweise sehr teuer, beispielsweise das Panorama-Glasschiebedach kostet 1.600 Euro. Oder sie sind nur in Paketen zu haben, so dass der Kaufpreis schnell deutlich steigt. So kommt der gut, aber bei weitem nicht voll ausgestattete Testwagen auf über 82.000 Euro. So liegt er preislich mehr oder weniger über dem neuen vollelektrischen BMW iX3, der aber als 50 xDrive erheblich mehr Leistung bietet. Die Unterhaltskosten sind beim 330e Touring teilweise günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 40 Euro fällig. Die Wartungskosten liegen trotz aufwendigem Antriebssystem ungefähr im Bereich der reinen Verbrennervarianten. Ein teureres Vergnügen ist der 3er bei der Versicherung: Die HaftpflichtEinstufung ist mit Klasse 18 nicht das Problem - die Klassen 24 bei der Teilkasko und 23 bei der Vollkasko dagegen eher. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Die Plug-in-Hybride von BMW erweisen sich bisher als recht wertstabil, auch weil die Technik nach Jahren in der Regel zuverlässig funktioniert. BMW gibt auf das ganze Auto zwar nur drei Jahre Gewährleistung, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies nur Mittelmaß, für

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1230 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318i Touring Steptronic	320i Touring Steptronic	330i Touring xDrive Steptronic	330e Touring Steptronic	330e Touring xDrive Steptronic	318d Touring Steptronic	320d Touring Steptronic	320d Touring xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	4/1998	4/1998	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	180 (245)	215 (292)	215 (292)	110 (150)	140 (190)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1300	300/1350	400/1600	420/1350	420/1350	320/1500	400/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	8,8	7,6	6,0	6,0	6,0	8,8	7,2	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	218	230	250	230	225	213	229	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,7 l SP	6,8 l SP	7,3 l SP	2,5 l SP	3,0 l SP	5,1 l D	5,1 l D	5,4 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	151	153	164	57	67	135	134	141
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/22/24	14/22/24	14/23/24	18/23/24	18/23/24	16/24/25	16/24/25	16/24/25
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0	0	0	0	274	271	289
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	988	1043	1165	1149	1197	1021	1057	1091
Preis [Euro]	47.900	53.500	61.900	64.000	66.500	52.400	56.500	59.000

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh pro 100 km pro t]	1,7 + 19,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,3 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	133/323/614
• Dachlast/Anhängelast [kg]	38/752
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,61
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	86
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	181

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
4-Zyl.-Turbobenziner, Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6e 36EA, OPF	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	215 kW/292 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	420 Nm bei 1.350 1/min
Kraftübertragung	Allrad, aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	2,5 l
CO ₂ -Ausstoß	57 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,23 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45Z R18Y/255/40 R18Y
Länge/Breite/Höhe	4.713/1.827/1.448 mm
Leergewicht/Zuladung	2.025/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410/1.420 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, München

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato P7 *
Wendekreis links/rechts	12,0 m
Ecotest-Verbrauch	1,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/6,9/8,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	40 g/km (WTW* 143 g/km)
Reichweite	615 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.996/479 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/645/1.225 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	171 Euro	Werkstattkosten	108 Euro
Fixkosten	163 Euro	Wertverlust	789 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1230 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/24		
Basispreis 330e Touring M Sportpaket xDrive Steptronic	69.720 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 09.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	82.710 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.303 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG	
TECHNIK ^(*) im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	500 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	900 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	900 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/650 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.950 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.950 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.400 Euro° (Paket)

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	900 Euro°

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (nur Fahrerseite)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	320 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.100 Euro
Metalllackierung	ab 960 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.600 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,0
-----------------------------------	------------

AUTOKOSTEN	4,5
-------------------	------------

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,7
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	3,2	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,6	Bremse	2,5
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,3
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,9
Multimedia/Konnektivität	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	1,8
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	2,7
Komfort	1,8	Verbrauch/CO ₂	2,4
Federung	1,7	Schadstoffe	2,9
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	1,3		

Stand: Oktober 2025
 Test und Text: M. Ruhdorfer