

## BMW: Elektro-2er in den Startlöchern

Von Axel F. Busse

**Mit Bleifuß an die Steckdose: BMW treibt die Elektrifizierung seiner Modellflotte voran. Wahrscheinlich schon kommendes Jahr können die Kunden einen 2er Active Tourer mit Plug-In-Hybrid-Antrieb kaufen. Einen Prototypen konnten wir jetzt schon fahren.**

Maximale Effizienz haben sich die BMW-Entwickler auf die Fahnen geschrieben und es wäre alles andere als effizient, ein funktionierendes Antriebskonzept nur in einem Fahrzeug zu verwenden. Deshalb wird die Kombination aus Verbrennungs- und Elektroantrieb, die den BMW i8 antreibt, auch in den 2er Active Tourer eingebaut. Nur verkehrt herum.

An dem Prototypen, der jetzt zur Testfahrt auf der Versuchsstrecke im südfranzösischen Miramas bereit steht, ist die Modellbezeichnung sorgfältig abgeklebt. Wie das Auto heißen soll, ist noch ein Geheimnis. „Ein ‚xDrive‘ am Heck würde ich mir wünschen“, sagt Projektleiter Uwe Seitz, auch wenn er weiß, dass daraus wohl nichts wird. Mit „xDrive“ bezeichnet BMW ein Antriebskonzept, das im Active Tourer nicht zum Einsatz kommt. Dennoch ist auch dieses Fahrzeug quasi ein Allradler, denn auf die Vorderachse wirkt ein Verbrenner, auf die Hinterachse ein Elektromotor.

Wie zuverlässig beide anschieben, ist am 50-Prozent-Steigungshügel zu sehen. Energisch und gradlinig zieht der fünftürige Van die Anhöhe hinauf – ohne Traktionsprobleme. In der Ebene kommt es darauf an, die unterschiedlichen Fahrmodi kennenzulernen. Sie folgen dem Vorbild der jüngst vorgestellten Plug-In-Version des X5. Der Standardmodus ist mit „Auto eDrive“ bezeichnet und bewirkt ein automatisiertes Zusammenspiel von Verbrenner und Elektro-Antrieb. Beim Anfahren oder kräftigem Beschleunigen boostet der E-Motor den auf der Vorderachse eingebauten Dreizylinder. Unterhalb von 80 km/h wird sonst rein elektrisch gefahren.

Der Modus „Max eDrive“ lässt ein emissionsfreies Fahren bis nahe 130 km/h zu, aber nur, wer nicht allzu heftig aufs Pedal tritt, kann die maximale elektrische Reichweite von

38 Kilometern ausnutzen. Tut man es doch, wird eine Art Fluchtfunktion aktiviert: Der 1,5 Liter große Ottomotor schaltet sich im Nu dazu und die maximale Beschleunigung steht zur Verfügung. BMW gibt sie Spurfähigkeit mit 6,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer an.

Der „Save-Battery“-Modus ermöglicht es, die in der Hochvoltbatterie gespeicherte Energie bewusst konstant zu halten beziehungsweise bei einem Ladezustand von weniger als 50 Prozent diesen durch Rekuperation bis auf 50 Prozent anzuheben. Der Strom kann dann für ein späteres rein elektrisches Fahren beispielsweise in für Verbrenner gesperrten Innenstädten genutzt werden. Parallel verfügt der E-2er über den bereits aus anderen Modellen bekannten Fahrerlebnisschalter, der nach jedem Starten des Motors in Comfort-Stellung auf die Änderungswünsche des Fahrers oder der Fahrerin wartet.

Nach Ansicht von Entwicklungschef Klaus Fröhlich steht beim 2er Plug-In-Hybrid „nicht das Auto selbst im Vordergrund, sondern seine Architektur“. Die gespiegelte, aber mit vielen neuen Teilen versehene Antriebseinheit mache ihn quasi zu „einem i8, der sehr schnell rückwärts fährt“. Damit der sportliche Anspruch der Marke nicht aus dem Blickfeld gerät, wurde bei der Bemessung der Leistung gut eingeschenkt. Der aufgeladene Dreizylinder steuert 100 kW / 136 PS und 220 Newtonmeter Drehmoment zur gemeinsamen Bilanz bei. Aus dem 288-Volt-Stromspeicher können über den Hinterachsmotor 65 kW / 88 PS freigesetzt werden, so dass eine Systemleistung von etwa 165 kW / 225 PS zu Buche steht. Der Akku hat eine Kapazität von 7,7 Kilowattstunden (kWh).

Im Testbetrieb macht sich der Prototyp durch das typische Pfeifen des Elektroantriebs bemerkbar. Der Klang hat eine etwas dunklere Färbung, als sie etwa bei einem i3 vernehmbar ist. Löst man das Fahrpedal, tritt ein deutliches Verzögerungsmoment ein, das je nach Fahrmodus variiert, also auch mehr oder weniger Strom aus der kinetischen Energie zurück gewinnt. Nach dem europäischen Testzyklus gerechnet, müsste für den 2er Plug-In-Hybrid ein Normverbrauch von etwa zwei Litern je 100 Kilometer Strecke im Datenblatt stehen. Umgerechnet auf die Kohlendioxid-Emissionen entspräche das 50g/km, was für Märkte wie Norwegen oder Holland eine wichtige Steuer-Bemessungsgrenze ist. Daher kommt das Auto mit einem kleineren Tank als das herkömmlich angetriebene Schwestermodell aus. Die Füllmenge von 38 Litern bedeutet ein um etwa 13 Liter geringeres Volumen als beim Standard-Active-Tourer. Bei entsprechender Fahrweise soll eine Gesamt-Reichweite von mehr als 500 Kilometern realisierbar sein.

Allerdings gibt es mehr Masse zu bewegen. Hauptverantwortlich ist dafür die an der Hinterachse sitzende Batterie. Gemeinsam mit Nebenaggregaten und Steuerungselektronik kommt ein Mehrgewicht von 150 Kilogramm gegenüber dem vergleichbaren Standardmodell zusammen. Beim Fahren ist von dem Hüftspeck kaum etwas zu spüren, denn das Fahrwerk wurde entsprechend angepasst, die vergrößerte Bremsanlage findet in 17-Zoll-Felgen Platz. Souverän zieht der Hybrid-Zweier in langen Kurven seine Spur, Zu- oder Abschalten des Ottomotors bleiben unterschwellig. Mit etwa 54 Prozent des Fahrzeuggewichts auf der Hinterachse ist der Wagen einigermaßen harmonisch austariert.

Zum Verstauen der E-Anlage wurde der Platz unter dem Ladeboden maximal ausgenutzt, so dass der Kunde keinen spürbaren Verlust an Kofferraum hinnehmen muss. Ob der es den Plug-In-Hybrid auch als Gran Tourer, also mit verlängertem Radstand geben wird, mag BMW derzeit nicht preisgeben. Technisch, sagt Uwe Seitz, wäre dies kein Problem.  
(ampnet/afb)

## Bilder zum Artikel

---



BMW 2er Plug in-Hybrid.

---



BMW 2er Plug in-Hybrid.

---



BMW 2er Plug in-Hybrid.

---



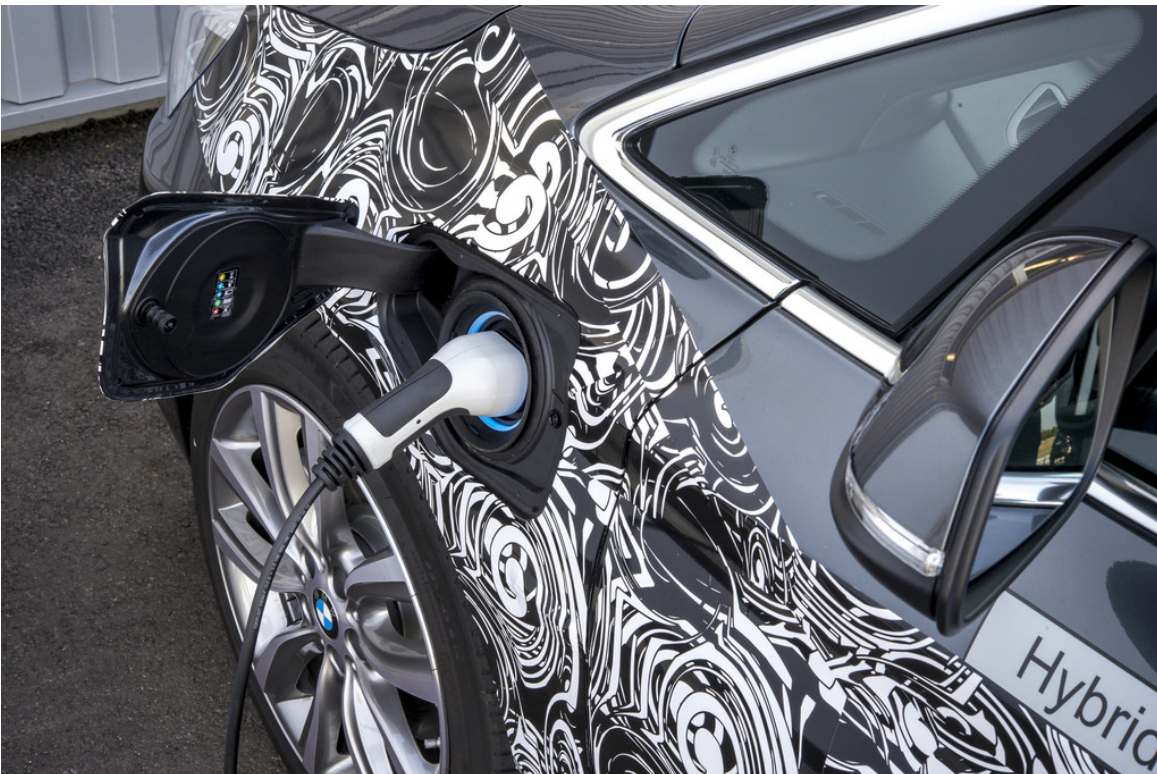
BMW 2er Plug in-Hybrid.

---



BMW 2er Plug in-Hybrid.

---



BMW 2er Plug in-Hybrid.

---