

# Die Glaubensfrage

Plug-in Hybrid oder Elektroauto? Die Klasse des BMW X3 ist unumstritten, doch welcher der elektrifizierten Antriebsstränge ist der bessere?



**P**ower of Choice. Damit wirbt BMW und will den Kunden ein breites Spektrum an Antriebsmöglichkeiten anbieten. Im begehrten Mittelklasse-SUV, dem X3, treibt es BMW auf die Spitze und bietet neben reinen Diesel- und Benzinmotoren auch einen Plug-in Hybrid sowie ein rein elektrisches Modell an. Erst kürzlich wurden beide Modelle aufgefrischt, Grund genug uns anzusehen, welcher der elektrifizierten X3 der bessere ist.

**Im Vergleich tritt** der Tansanitblaue BMW X3 30e Plug-in Hybrid gegen den rein elektrischen iX3 in Sophistograu an. Nicht nur rein optisch sind beide Modelle zum Verwechseln ähnlich, auch am Papier ist der X3 30e Plug-in Hybrid mit seinen 292 PS auf Augenhöhe mit den 286 PS des iX3. Trotz der Ähnlichkeiten verkörpern beide Modelle unterschiedliche Konzepte, doch welcher Antrieb steht dem X3 am besten?

**Auf zwei Motoren** zugreifen kann der X3 30e, der seine Leistung aus einem 184 PS starken Vierzylinder Benzinmotor und einer 109 PS starken Elektromaschine generiert. Im Gegensatz zum iX3 verteilt der Plug-in Hybrid seine maximal 292 PS und 420 Newtonmeter auf alle vier Räder. Da auch der Elektromotor an das 8-Gang-Wandlergetriebe gekoppelt ist, treibt der X3 auch im eDrive Modus alle vier Räder an und ist somit für widrige Bedingungen perfekt geeignet. Ist der 11,2 kWh große Akku im Heck des SUVs vollgeladen, kommt der X3 rein elektrisch knapp 40 Kilometer weit, bevor sich der Benzinmotor zuschaltet. Die Reichweite ist im Test ausreichend, jedoch ist die Leistung von 109 PS sehr temperaturabhängig, wodurch bei niedrigen Temperaturen steile Anstiege durchaus mühsam werden können. Abhilfe verschafft der Sportmodus, der den Benzinmotor zum Leben erweckt und den X3 Hybrid in 6,1 Sekunden auf





Der BMW iX3 sieht seit dem Facelift noch moderner aus, hält sich aber dennoch bedeckt und ist ein konservativer Vertreter in der Welt der Elektro-SUVs. Der Sieger dieses Vergleichstests punktet vor allem mit hohem Fahrkomfort und einfacher Bedienung.

100 km/h schiebt. Im Hybrid-Modus wechseln sich beide Motoren ab und steigern so die Effizienz. Wird der X3, wie in meinem Test, regelmäßig geladen, lässt sich ein beachtlicher Verbrauch von rund sechs Litern auf 100 Kilometer erreichen. Steckt der Hybrid-X3 selten am Strom, steigt der Verbrauch und auch das Fahrverhalten leidet, denn der X3 30e ist mit über zwei Tonnen kein Leichtgewicht, wiegt aber dennoch um 200 Kilogramm weniger als der iX3.

**Trotz des Übergewichtes**, das vor allem durch den 80 kWh großen Akku im Unterboden zustande kommt, überzeugt der iX3. Im Test komme ich mit einer Akkuladung 330 Kilometer weit, ohne meinen Fahrstil besonders sparsam zu gestalten. Die 286 PS, die der iX3 nur an die Hinterachse schickt, sorgen für eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,8 Sekunden und damit für ausreichend Schub. Der Hinterradantrieb

des iX3 ist zwar kontraproduktiv für den SUV Charakter des Elektro-X3, doch Reichweite und Fahreigenschaften profitieren davon. Egal ob in der Stadt, auf der Landstraße oder auf der Autobahn: Der iX3 fährt sich hervorragend, unaufgeregt, aber dennoch sportlich. Die Lenkung ist BMW typisch direkt ausgelegt und das adaptive Fahrwerk lässt sich, je nach Wunsch, sportlich oder komfortabel einstellen. Im iX3 lassen sich auch längere Autobahnetappen, bequem absolvieren, denn nicht nur der Fahrkomfort, auch die Geräuschkulisse im Innenraum ist bemerkenswert ruhig. Aufgeladen wird der Elektro-X3 mit bis zu 150 kW, was einer Ladezeit von 10 auf 80 Prozent in rund 35 Minuten entspricht. Es ist nicht die Performance, die den iX3 besonders macht, denn es gibt Elektroautos, die mehr als doppelt so schnell beschleunigen und auch schneller laden. Es ist die Normalität des iX3, die ihn von vielen, sehr futuristischen,





**Motor:** Reihenvierzylinder + Elektromotor | Elektromotor  
**Hubraum in ccm / Akku:** 1.998 | 80 kWh Akku  
**Max. Leistung:** 214 kW/ 292 PS | 210 kW/ 286 PS  
**Max. Drehmoment:** 420 Nm | 400 Nm  
**0-100 km/h:** 6,1 sec | 6,8 sec  
**Kraftübertrag.:** Allradantrieb | Hinterradantrieb  
**L/B/H in mm:** 4.708/ 1.891/ 1.676 | 4.734/ 1.891/ 1.668  
**Leergewicht in kg:** 2.065 | 1.800  
**Ladevolumen in L:** 450 | 510  
**Verbrauch / Reichweite:** 2,6 l | 453 km  
**Testverbrauch / Testreichweite:** 6,4 l | 330 km  
**Basispreis:** EUR 59.950,- | 59.990,- inkl. MwSt. ohne NoVA  
**Testwagenpreis:** EUR 86.710,- | 79.208,-

## UNTERM STRICH

Platz 1: Der iX3 besticht mit hoher Agilität und BMW-typisch sportlichem Fahrverhalten. Er sichert sich den Sieg mit seiner unaufgeregten Fahrweise und der hohen Alltagstauglichkeit.

Platz 2: Die zwei Motoren des X3 30e funktionieren im Verbund einwandfrei, sind jedoch alleine etwas untermotorisiert. Zudem leidet das Fahrverhalten und die Praktikabilität unter dem Hybrid-System.

Elektroautos abhebt. Er ist das, was er verspricht, ein elektrischer X3. Nicht mehr und nicht weniger.

**Das hat auch** Nachteile, denn alle Bedienelemente im Innenraum sind für konventionelle Antriebe konzipiert, wodurch zum Beispiel die Temperaturanzeige des iX3 relativ sinnlos ist, da Elektroautos im Prinzip nicht warm gefahren werden müssen. Zudem sind essenzielle Einstellungen, wie die Stärke der Rekuperation, tief im Fahrzeugmenü versteckt und so während der Fahrt schwer zu erreichen. Auch der X3 E-Hybrid kann seine Elektrotechnik nicht verstecken. Die Lithium-Ionen-Batterie ist unter dem Kofferraum verbaut, findet aber leider nicht völlig

Platz, was eine unschöne Kante im Kofferraum bestätigt (Bild oben links). Der Akku des X3 30e wirkt sich auch auf das Kofferraumvolumen aus, denn der iX3 fasst mit 510 Litern 60 Kubikdezimeter mehr als der Hybrid X3 mit 450 Litern.

**Welcher X3 ist** nun der bessere? Beide SUVs sind sehr gelungen und bestechen mit hochwertigem Interieur und hoher Qualität. Auch die Wahl des Antriebs hängt von der persönlichen Verwendung des Autos ab. Wird Allrad benötigt, fällt der iX3 weg und auch der Einsatz im Außendienst wird im Elektro-X3 problematisch. Ist das Revier die Stadt, der Speckgürtel oder kurze Pendelstrecken am Land, hat der iX3 die Nase

vorn. Natürlich ist die Gewissheit des X3 30e Plug-in Hybrid, dass er in fünf Minuten vollgetankt werden kann, beruhigend, aber dennoch muss sich der Hybrid-X3 mit Platz 2 zufriedengeben. Der iX3 übertrumpft den X3 30e in Sachen Fahrverhalten und schlägt den Hybrid X3 auch im Preis. Zwar mag der X3 30e am Papier mehr Leistung haben, jedoch ist die Spitzenleistung nur in Kombination beider Motoren abrufbar. Im rein elektrischen Modus bewegt sich der Hybrid X3 etwas müde und wenn der 184 PS starke Benziner ohne Elektrounterstützung arbeiten muss, hat auch dieser zu kämpfen. Der iX3 setzt zwar keine Maßstäbe in Reichweite und Performance, ist aber ein durch und durch gelungenes Elektro-SUV. ■

