

## Plug-in-Hybrid-Kombis

# Laden, laden und tanken

SUV-Boom hin oder her. Kombis sind praktische und beliebte Autos. Und es gibt sie auch mit Plug-in-Hybrid-Antrieb. Wir haben uns drei näher angeschaut.

VON GUIDO GLUSCHITSCH

**B**esonders begehrt sind die Kombis der Kompaktklasse. Obwohl kompakt, naja, die sprengen die 4,7 Meter Länge inzwischen auch schon. Die Kombis der Kompaktklasse lassen sich also nicht die Schneid abkaufen. Nicht von den SUVs und auch nicht, was den technischen Fortschritt angeht. Nun ja, noch gibt es keinen rein elektrisch angetriebenen Kombi, stimmt, aber Plug-in-Hybride gibt es wohl. Und die schaffen auch schon beachtliche Reichweiten mit ihrem E-Antrieb. Mehr als 60 Kilometer sind es im Fall des BMW 330e. Damit lassen sich wohl die meisten der Alltagsfahrten emissionslos zurücklegen.

## Der 330er-Fahrspaß

Ein bisschen eine Krux gibt es da aber doch, wie ebenfalls der BMW beweist. Man muss seinen Plug-in-Hybriden nicht unbedingt anstecken, um maxi-

malen Fahrspaß zu haben. Der 330e schaut auch so, dass immer genug Saft in den Akkus ist, um bei Bedarf den gewohnten Antrieb mit fast 300 PS bereitstellen zu können. Ob man lädt oder nicht hat auch keine Auswirkung auf die Steuer und Förderung. Plug-in-Hybrid-Besitzer sind also selbst gefordert, regelmäßig zum Kabel zu greifen. Abseits von den Umweltaspekten hat das regelmäßige Aufladen ja einen weiteren Vorteil: Mit Strom zu fahren ist günstiger als mit Sprit.

Bei einem antrittsstarken und performanten Auto wie dem BMW, er beschleunigt in unter sechs Sekunden von 0 auf 100 km/h, wird der Benziner mehr zu tun haben als etwa in einem Renault Mégane. Der E-Motor im BMW hilft nur mit 82 kW, 113 PS aus. Das reicht zum normalen Fahren, aber wer kauft sich einen sportlichen Wagen, um ihn dann dauernd nur spazieren zu tragen? Außerdem, allein elekt-

risch angetrieben liegt das Spitzentempo bei 140 km/h. Und wer BMWs aus dem Rückspiegel auf der Autobahn kennt, der weiß auch, dass die durchaus gerne einmal schneller fahren, als es eigentlich erlaubt wäre.

Das geht mit so einem Auto aber halt auch so gut. Der 3er klebt regelrecht auf der Straße. Dazu kommt der sehr edle Innenraum. Da kann es passieren, dass man die Zeit vergisst, ohne darauf zu achten, wie viel Weg man in selbiger jetzt genau zurücklegt.

## Effizienz statt Beschleunigung

Der Renault Mégane Plug-in-Hybrid ist da anders konzipiert. Er nimmt schon vorweg, was Renault unlängst ankündigte, nämlich keine Autos mehr zu bauen, die schneller als 180 km/h fahren können. Beim Mégane ist bei 178 km/h die Beschleunigungsorgie schon vorbei. Und bis dorthin ist sie keine hemmungslose. Fast zehn Sekunden ▶



## Škoda Octavia

**Modell:** Škoda Octavia Combi RS iV um 46.100 Euro

**Technik:** Vier-Zylinder-Benzinmotor Plug-in-Hybrid, 1.395 ccm, 245 PS, Sechs-Gang-Automatik, Vorderradantrieb

**Abmessungen:** LängexBreitexHöhe 4.702x1.829x1.455 mm, Kofferraumvolumen 450–1.405 Liter

**Fahrleistungen:** Spitze 225 km/h, 0 auf 100 km/h: 7,3 Sekunden, Ø-Verbrauch 1,1–1,6 Liter/100 km, 14,4–16,6 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen 25–36 g/km, Euro 6d-ISC-FCM

**Design:** Der Octavia schaut mit dem neuen Grill noch besser aus. Und innen gibt es mit den herrlichen Sportsitzen und dem feinen Interieur sowieso nichts zu meckern.

**Praxis:** Der Regenschirm oder der Schneebesen in der Fahrertür ist nur eines der vielen Details, die Škoda unter dem Projektnamen „Simply clever“ im Octavia versteckt.

**Preis:** Der günstigste RS ist der 245 PS starke Benziner mit Handschaltung um 40.630 Euro (Leasing ab 260 Euro im Monat), der 200 PS starke Diesel beginnt bei 42.880 Euro (Leasing ab 277 Euro), der Plug-in-Hybrid (Listenpreis: 46.100 Euro, Leasing ab 309 Euro) ist der teuerste im Bunde.



## Renault Mégane

**Modell:** Renault Mégane Grandtour E-Tech Plug-in-Hybrid um 41.538 Euro

**Technik:** Vier-Zylinder-Benzinmotor Plug-in-Hybrid, 1.598 ccm, 159 PS, Acht-Gang-Automatik, Vorderradantrieb

**Abmessungen:** LängexBreitexHöhe 4.625x1.871x1.450 mm, Kofferraumvolumen 389–1.372 Liter

**Fahrleistungen:** Spitze 178 km/h, 0 auf 100 km/h: 9,8 Sekunden, Ø-Verbrauch 1,6–1,3 Liter/100 km, 54 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen 36–28 g/km, Euro 6d-Full

**Design:** Renault verbaut nun innen eine Multimediaeinheit mit einem hochformatigen Screen. Abgesehen von der Lautstärke gibt es aber trotzdem noch die wichtigsten Knöpfe.

**Praxis:** Mit einer rein elektrischen Reichweite von 54 Kilometern kann



man einen Großteil der Alltagsfahrten emissionslos zurücklegen.

**Preis:** Der günstigste Mégane-Kombi ist der 115 PS starke Benziner um 20.540 Euro, der Plug-in-Hybrid

startet bei 34.340 Euro. Zieht man alle Aktionen ab, bekommt man ihn sogar in der Ausstattung Edition One um 32.040 Euro (im Leasing ab 241 Euro im Monat).



braucht der Franzose für den Tempo-100-Sprint. Er begnügt sich eben mit 159 PS Systemleistung. Seine beiden E-Motoren haben zusammen eine Leistung von 49 kW, 67 PS, der Benziner hilft mit weiteren 68 kW, 92 PS aus.

Die elektrische Reichweite liegt bei 54 Kilometern, und im Renault gelingt es leichter, allein mit dem E-Antrieb zu fahren. Man ist mit diesem Auto einfach entspannter unterwegs, und damit dann auch deutlich billiger. Rechnen wir jetzt noch dazu, dass der Franzose fast nur die Hälfte des potenten Bayern kostet, stellen kühle Rechner bereits entschlossen den Abakus auf die Seite.

Renault verbaut übrigens eine ganz eigene Hybridtechnik, um die Effizienz des Antriebs zu steigern. Der Verbrennungsmotor kann einmal direkt für den Antrieb sorgen oder auch komplett abgekoppelt werden und nur noch als Generator für den E-Antrieb fungieren. Der Mégane ist also sowohl ein serieller als auch paralleler Hybrid. Je nach Fahrsituation entscheidet der Wagen selbst, welche Antriebsart gerade die bessere ist. Die Technik dazu hat Renault aus der Formel 1 übernommen. Ein Haucherl Rennsport-Aura finden wir also auch in diesem Auto.

### Simply clever und sportlich

Und damit wieder zu einem sportlichen Kombi mit Plug-in-Hybrid-Technik, wenn er auch deutlich günstiger als der eingangs erwähnte BMW ist. Den Škoda Octavia RS iV gibt es ab 46.100 Euro, und sein 1,4-Liter-Benziner und E-Antrieb schaffen gemeinsam eine Systemleistung von 245 PS, 180 kW. Auch er fährt rein elektrisch angetrieben maximal 140 km/h schnell. Allein mit der Energie aus den vollen Akkus kommt er 60 Kilometer weit. Arbeiten beide Antriebe zusammen, gelingt der Norm-Sprint in etwas mehr als sieben Sekunden und die Spitzengeschwindigkeit liegt bei 225 km/h.

Wer auf diese Werte steht, wird auch mit dem künstlichen Klang, der im Sport-Modus eingespielt wird, eine Freude haben. Da klingt der RS dann innen drinnen richtig rotzig und kernig.



## BMW 3er

**Modell:** BMW 330e xDrive Touring um 76.074 Euro

**Technik:** Vier-Zylinder-Benzinmotor Plug-in-Hybrid, 1.998 ccm, 292 PS, Acht-Gang-Automatik, Allradantrieb

**Abmessungen:** LängexBreitexHöhe 4.710x1.830x1.440 mm, Kofferraumvolumen 410–1.420 Liter

**Fahrleistungen:** Spitze 225 km/h, 0 auf 100 km/h: 5,9 Sekunden, Ø-Verbrauch 1,8 Liter/100 km, 18,5 kWh, CO<sub>2</sub>-Emissionen 42 g/km, Euro 6d

**Design:** Der 3er ist einfach ein schönes Auto. Und ein luxuriöses Auto. Hätten wir nur auch so ein schönes Wohnzimmer, wie der Innenraum des BMW ist.

**Praxis:** Beim 3er-Kombi muss man nicht immer die ganze Heckklappe aufmachen, man kann auch allein das Heckfenster öffnen. Nur ein Beispiel für Alltagstauglichkeit.

**Preis:** Ab 37.700 Euro bekommt man den 318i Touring, bei 39.150 Euro starten die Diesel, die Plug-in-Hybride starten bei 47.750 Euro.

Anders als der BMW ist der Škoda kein Allradler, hat einen Vorderradantrieb. Da muss man kein Physiker sein, um sich herzuleiten, dass 245 PS und 400 Newtonmeter allein über die Vorderachse auf die Straße zu bringen, kein leichtes Unterfangen ist. So ein Kraftlackl wie der Škoda ist, würde ihm ein Hinterradantrieb deutlich besser stehen – aber der ist ja bei Verbrennern nur mehr in der obersten Liga zu finden. Bei den E-Autos kommt er aber nun wieder, auch im VW-Konzern, wie wir beim ID.3 sehen.



**Der erste E-Kombi steht schon in der Garage von Porsche und hört auf Taycan Cross Turismo. Den Fünftürer wird es vermutlich ab Sommer auf den Straßen geben, ab 96.990 Euro**

### Der erste E-Kombi

Womit wir eigentlich schon beim ersten rein elektrisch angetriebenen Kombi sind, den es vermutlich ab Sommer geben wird – dem Porsche Taycan Cross Turismo, eigentlich ein Shooting Brake, aber eben mit fünf Türen. Wurscht, ob Sie ihn jetzt Kombi, Shooting Brake oder Crossover nennen: er wird ab 96.990 Euro starten und wer ein paar hemmungslose Kreuzerl bei der Bestellung abseits des Basismodells macht, wird auch mit 200.000 Euro das Auslangen nicht finden. Er wird von drei E-Motoren angetrieben und hat eine Leistung von 280 bis 460 kW, also 380 bis 625 PS. Im Overboost sind es sogar bis zu 761 PS – zusammen mit einem Drehmoment von maximal 1.050 Newtonmeter. Die Reichweite wird laut Normmessung bei rund 400 Kilometern liegen. Bei anfänglichen Drehmoment- und Leistungsversuchen, um rauszufinden, ob einen der Sitz beim Beschleunigen ganz verschluckt oder ob man mit den Ärmeln noch bis zum Lenkrad kommt, werden es aber ganz sicher weniger sein.