

# BMW eDrive de la toute dernière génération. Table des matières.



|  |    |
|--|----|
| <b>1 Technologie BMW eDrive.</b>   |    |
| La nouvelle référence en matière d'efficience. ....                                    | 2  |
| <b>2 La nouvelle BMW 225xe.</b>  |    |
| 2.1 Flash. ....  | 6  |
| 2.2 La première de son genre. (Résumé).....  | 8  |
| 2.3 BMW eDrive s'associe à l'agencement fonctionnel de l'espace,<br>une première. .... | 11 |
| 2.4 Fiche technique. ....  | 18 |
| 2.5 Caractéristiques de puissance et de couple. ....                                   | 20 |
| 2.6 Dimensions extérieures et intérieures. ....  | 22 |
| <b>3 La nouvelle BMW 330e.</b>   |    |
| 3.1 Flash. ....  | 23 |
| 3.2 Sportivité, velouté et efficience élevée. (Résumé) ....                            | 25 |
| 3.3 Le nouveau dynamisme de l'électromobilité. ....                                    | 28 |
| 3.4 Fiche technique. ....  | 35 |
| 3.5 Caractéristiques de puissance et de couple. ....                                   | 37 |
| 3.6 Dimensions extérieures et intérieures. ....  | 38 |

# 1 Technologie BMW eDrive. La nouvelle référence en matière d'efficacité.



En équipant les nouvelles BMW 225xe et BMW 330e de la technologie BMW eDrive innovante, BMW souligne une fois de plus son rôle de précurseur en matière d'électrification de la chaîne cinématique dans le segment premium. La technologie BMW eDrive comprend des composants hybrides rechargeables ultramodernes et contribue de manière substantielle à la baisse de la consommation et des émissions. BMW eDrive fait partie des dernières composantes en date du dispositif BMW EfficientDynamics tourné vers l'avenir.

## **Rouler sans émissions locales.**

BMW eDrive est la nouvelle technologie d'entraînement dédiée à toutes les voitures électriques de BMW i ainsi qu'aux BMW hybride rechargeable. BMW eDrive ne séduit pas seulement par une efficacité exceptionnelle et des aptitudes au quotidien hors pair mais aussi par un dynamisme de conduite et une qualité répondant entièrement aux exigences maximales de la marque. Tout comme la technologie BMW TwinPower Turbo dans le domaine des moteurs thermiques, la construction allégée intelligente et l'aérodynamique optimisée, la technologie BMW eDrive est donc une des composantes clés de la stratégie EfficientDynamics qui vise à augmenter la puissance tout en réduisant encore la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub>. De plus, BMW eDrive ne permet pas seulement de rouler en tout électrique et donc sans la moindre émission locale mais aussi d'effectuer de longs trajets grâce à l'action conjuguée des deux systèmes d'entraînement.

La technologie BMW eDrive offre, en plus, des départs et des reprises très dynamiques résultant de la réponse directe du moteur électrique qui débite son couple élevé dès les premiers tours de roues. En cumulant à l'accélération les couples générés par les deux systèmes d'entraînement, la fonction eBoost assure également un plaisir de conduire typiquement BMW quelle que soit la situation de conduite.

## **Vouée à différents concepts automobiles.**

Voici les composants clés de la technologie BMW eDrive: le moteur électrique synchrone avec l'électronique de puissance conçue par BMW, la batterie haute tension lithium-ion et la gestion intelligente des flux d'énergie qui, sur les modèles à hybride rechargeable, optimise l'interaction entre le

moteur thermique et la machine électrique pour la situation de conduite du moment.

Développée dans un premier temps pour la BMW i3 tout électrique et la voiture de sport BMW i8 à hybride rechargeable qui sont ainsi devenues les pionnières de l'électromobilité dans le segment premium, la technologie BMW eDrive offre, grâce à son architecture modulaire, des conditions idéales à sa mise en œuvre dans différents concepts et segments automobiles. Pour le développement des derniers modèles BMW eDrive, BMW s'est aussi appuyé sur l'expérience technique acquise ainsi que le retour d'informations des clients de la marque. Lors de la mise au point de composants spécifiques à chaque voiture, tels que les cellules de batterie, la gestion du système de refroidissement, l'électronique de puissance ainsi que la stratégie de fonctionnement, le savoir-faire acquis avec les modèles BMW i3 et BMW i8 a été mis à profit pour le développement des nouveaux modèles BMW eDrive. Tous les composants sont adaptés avec précision au véhicule en question et optimisés en matière de performance, d'efficacité, de sécurité et de durée de vie. En outre, la technologie BMW eDrive permet de réaliser un xDrive électrifié efficace, à l'instar de celui qui avait été étrenné sur la BMW i8.

**BMW eDrive : naturel typique de la marque, flexibilité d'utilisation.**

La technologie BMW eDrive comprend, pour l'essentiel, le moteur électrique, l'accumulateur haute tension lithium-ion et l'électronique de puissance. Mettant en œuvre une même stratégie eBoost, tous les modèles BMW à hybride rechargeable offrent un déploiement de puissance à toute épreuve résultant de la combinaison des deux systèmes d'entraînement tout en se distinguant par une réponse encore plus directe de la technologie BMW TwinPower Turbo. BMW eDrive permet au client de se déplacer en tout électrique dans la circulation quotidienne, que ce soit en agglomération ou hors agglomération. L'utilisation asservie aux besoins de l'énergie électrique prélevée du réseau électrique pendant la recharge ou récupérée pendant la conduite pour maximiser l'efficacité, est un des éléments essentiels de la stratégie de fonctionnement. Les composants de l'architecture BMW eDrive sont taillés sur mesure pour chaque concept automobile. Il est possible de les associer à des moteurs essence à quatre ou à trois cylindres ainsi qu'à une propulsion classique et à une transmission intégrale BMW xDrive ou bien de les combiner pour constituer une transmission intégrale électrique.

Développé dans le cadre de BMW i, les composants eDrive peuvent se déployer à court terme dans d'autres gammes de modèles des marques principales du constructeur. Une architecture extensible permet, en plus, de proposer les voitures hybrides rechargeables à des prix intéressants, comparables à ceux des variantes à moteur conventionnel de puissance

similaire. Les clients optant pour ce concept d'entraînement avant-gardiste bénéficient ainsi non seulement des avantages écologiques de l'électromobilité mais aussi de ses atouts sur le plan économique.

### **Hybride rechargeable : la gestion des flux d'énergie la plus intelligente.**

Sur les voitures hybrides rechargeables, la gestion intelligente des flux d'énergie assure une interaction idéale de tous les instants entre le moteur thermique et la machine électrique. La stratégie de fonctionnement prévoit que la voiture démarre en mode tout électrique. À basse et moyenne vitesse, les BMW hybrides rechargeables privilégient le fonctionnement électrique et profitent donc de l'avantage offert par le système d'entraînement électrique exempt d'émissions locales. Le moteur thermique est déclenché en appoint en cas d'accélération énergiques et à vitesse élevée. La fonction boost permet de profiter du couple cumulé des deux systèmes d'entraînement et de maximiser ainsi le dynamisme de conduite et le comportement souverain du véhicule. BMW eDrive rend par ailleurs le fonctionnement du moteur thermique plus efficace, même dans la plage des vitesses supérieures (Assistant électrique). La consommation de carburant s'en trouve réduite même sur les trajets interurbains ou autoroutiers parcourus à vitesse soutenue. Avec le guidage à destination activé, la fonction d'Anticipation énergétique permet d'appliquer une stratégie de fonctionnement proactive optimisant l'efficacité tout en maximisant les sensations de la conduite électrique.

À l'instar de la BMW i8, la BMW X5 xDrive40e, la BMW 330e et la BMW 740e atteignent – en mode MAX eDRIVE activé par simple pression d'un bouton – une vitesse tout électrique maximale de 120 km/h, la BMW 225xe peut pointer à 125 km/h. En mode MAX eDRIVE, il faut écraser l'accélérateur (kick-down) pour démarrer le moteur à combustion en soutien de la machine électrique. En mode SAVE BATTERY, l'état de charge de la batterie haute tension est maintenu constant en vue d'une utilisation ultérieure de l'énergie en tout électrique. L'accumulateur d'énergie est rechargé lorsque sa charge tombe en-dessous de 50 pour cent. En amenant le levier sélecteur dans l'axe S, le conducteur démarre le moteur thermique indépendamment du mode activé, de sorte à disposer en permanence de la puissance maximale des deux systèmes d'entraînement. En plus, l'état de charge de la batterie est relevé à 80 pour cent.

Grâce aux fonctions BMW eDrive, la différenciation entre les modes de conduite ECO PRO, CONFORT et SPORT devient encore plus prononcée que sur les modèles conventionnels.

### **Recharge rapide et confortable de la batterie.**

Les solutions de recharge proposées par BMW 360° ELECTRIC permettent de recharger les batteries haute tension des nouvelles BMW à hybride rechargeable de manière particulièrement simple, conviviale et rapide, que ce soit à domicile ou en déplacement. Il suffit de brancher le câble de charge standard fourni avec la voiture sur une prise domestique conventionnelle ou sur une borne murale BMW i Wallbox qui délivre une puissance de charge de 3,7 kW. En voyage, les clients de la marque peuvent faire appel à ChargeNow, le service de mobilité de BMW i qui offre l'accès au réseau de bornes de recharge publiques le plus vaste au monde : plus de 30 000 bornes de recharge sont proposées par les partenaires en 22 pays.

### **Performances routières en hausse, consommation en baisse.**

Dans leurs déclinaisons respectives du segment premium, les nouvelles BMW à hybride rechargeable dotées de la technologie eDrive, telles que la nouvelle BMW X5 xDrive40e, la BMW 225xe et la BMW 330e aujourd'hui présentées ou encore la BMW 740e disponible sous peu, redéfinissent une fois de plus la donne en matière de réduction de la consommation de carburant et satisferont aussi aux normes internationales à venir en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>. En outre, leur mode de conduite tout électrique sans émissions locales leur permettra de circuler dans les zones urbaines dont l'accès sera réglementé. En même temps, les modèles hybrides rechargeables signés BMW se distinguent par les qualités typiques de la marque – dynamisme, sportivité et plaisir de conduire – tout en offrant les meilleures performances routières de leur segment respectif.

## 2 La nouvelle BMW 225xe.

### 2.1 Flash.



- BMW enrichit la BMW Série 2 Active Tourer d'une variante à hybride rechargeable et transmission intégrale. La BMW 225xe – la BMW Série 2 Active Tourer avec eDrive – offre une synthèse de sportivité, de sobriété et de praticité au quotidien sans égale dans son segment.
- Concept automobile associant économie de l'espace exceptionnelle, intérieur modulable, dimensions compactes ainsi qu'autonomie élevée et consommation contenue.
- Performances routières convaincantes riment avec efficacité énergétique grâce au système BMW eDrive et au moteur thermique à trois cylindres.
- Trois cylindres thermique à technologie BMW TwinPower Turbo d'une puissance de 100 kW (136 ch). Moteur électrique délivrant 65 kW (88 ch), puissance cumulée: 165 kW (224 ch), couple maximal: 385 Nm. (consommation en cycle mixte: 2,1 à 2,0 l/100 km; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte: 49 à 46 g/km)\*.
- Accélération de 0 à 100 km/h: 6,7 secondes, vitesse maximale: 202 km/h.
- Autonomie maximale en mode électrique: 41 kilomètres.
- Vitesse maximale en mode électrique: 125 km/h.
- Batterie haute tension rechargeable intégralement en 3 heures 15 minutes sur une prise domestique conventionnelle via le câble de charge fourni; grâce à BMW 360° ELECTRIC, recharge plus rapide et confortable (2 heures 15 minutes) sur la borne murale BMW i Wallbox; service de mobilité ChargeNow pour une recherche particulièrement rapide et simple de bornes de recharge publiques. Utilisation et paiement sans argent liquide avec la carte ChargeNow.
- Combinaison de la propulsion électrique, de la traction avant et de la transmission intégrale électrifiée, synonyme d'une mobilité efficiente offrant une autonomie élevée et un dynamisme de conduite typiquement BMW.

- Coffre modulable malgré la présence de l'entraînement électrique supplémentaire, utilisable sans réduction du volume de chargement primaire.

## 2 La nouvelle BMW 225xe.

### 2.2 La première de son genre. (Résumé)



BMW enrichit la BMW Série 2 Active Tourer d'une variante équipée d'un système d'entraînement hybride rechargeable et d'une transmission intégrale : la BMW 225xe – la BMW Série 2 Active Tourer avec eDrive – offre une synthèse de sportivité, de sobriété et de praticité au quotidien sans pareille dans son segment. Elle permet une conduite sans émissions locales sans priver le conducteur du plaisir de conduire cher à la marque tout en associant l'expérience de la conduite en tout électrique et une autonomie élevée à une grande fonctionnalité et à d'excellentes aptitudes au quotidien. La BMW 225xe propose, en plus, une puissance cumulée plus grande et un volume de coffre plus généreux que ses concurrentes.

Forte de son système d'entraînement hybride rechargeable, la BMW 225xe fait rimer BMW EfficientDynamics, confort, plaisir au volant et transmission intégrale, modularité élevée et habitabilité généreuse dans une voiture compacte. L'action conjuguée de la technologie BMW eDrive et d'un trois cylindres essence de 1,5 litre de cylindrée à technologie BMW TwinPower Turbo permet à la BMW 225xe non seulement de distiller les sensations inhérentes à la conduite électrique, mais aussi d'offrir une mobilité sans restriction. Sa consommation de 2,1 à 2,0 litres\* aux 100 kilomètres en cycle mixte, équivalant à 49 à 46 grammes\* de CO<sub>2</sub> par kilomètre, s'impose en référence dans sa catégorie.

Grâce à son système hybride rechargeable, la BMW 225xe offre la possibilité de conduire sans émissions locales, mais aussi d'effectuer de longs trajets, si besoin est. Elle constitue ainsi la solution idéale, tant pour la circulation en agglomération que pour les loisirs actifs en famille. Comme toutes les BMW Série 2 Active Tourer, la BMW Série 2 Active Tourer avec eDrive séduit, elle aussi, par son habitacle généreux, ses détails pratiques et sa commande ergonomique. La batterie lithium-ion étant disposée de manière peu encombrante sous la banquette arrière et le système d'entraînement électrique étant monté dans son intégralité sous le plancher de chargement, le volume du compartiment à bagages est préservé quasiment à 100 pour cent.

#### **Électrique, efficace et dynamique.**

Pour ses voitures destinées aux familles et aux loisirs, BMW accorde autant d'importance aux sensations de conduite qu'à l'utilité au quotidien. La



BMW 225xe amplifie encore le plaisir de conduire. Car le mariage de BMW eDrive, une technologie BMW EfficientDynamics, et du moteur essence à technologie BMW TwinPower Turbo a permis de réaliser un système d'entraînement hybride à la fois efficace et dynamique qui sied à merveille à un modèle de la marque munichoise. Distillant un dynamisme de conduite remarquable, cet ensemble technologique permet de conduire localement sans émissions grâce à l'énergie électrique et d'effectuer de longs trajets en toute efficacité. L'association de la propulsion électrique et de la traction assurée par le moteur thermique donne naissance à une transmission intégrale dite xDrive électrifiée qui offre une motricité hors pair quelles que soient les conditions météorologiques.

Le moteur électrique logé à l'arrière débite 65 kW (88 ch) qui entraînent les roues arrière et offrent une autonomie électrique pouvant atteindre 41 kilomètres. Il permet ainsi d'effectuer sans la moindre émission des trajets courts, des trajets urbains et, grâce à une vitesse maximale de 125 km/h en mode tout électrique, même des trajets interurbains voire autoroutiers.

### **Traction, propulsion ou xDrive électrifié.**

Pour les trajets prolongés et les vitesses plus élevées, la BMW 225xe est équipée d'un trois cylindres essence à technologie BMW TwinPower Turbo avide de monter dans les tours, qui fournit une puissance de 100 kW (136 ch). Accouplé à une boîte à six rapports, le moteur thermique transmet sa puissance aux roues avant et atteint une vitesse maximale de 202 km/h tout en séduisant par son velouté et son punch assuré par un couple de 220 Newtons-mètres.

Lors d'accélération appuyées départ arrêté et autres manœuvres de dépassement, la force motrice générée par les deux moteurs délivre une puissance cumulée de 165 kW (224 ch) et un couple maximal de 385 Newtons-mètres, ce qui permet à la voiture de parcourir le zéro à 100 km/h en 6,7 secondes.

Tout comme sur la BMW i8, l'entraînement hybride de la BMW 225xe offre un xDrive électrifié. À l'accélération, l'alternateur haute tension lance le moteur à combustion sans rupture de charge et de manière quasiment imperceptible pour le conducteur.

Outre les réglages SPORT, CONFORT et ECO PRO proposés par la Commande de régulation du comportement dynamique typique de la marque, la nouvelle BMW se targue de trois modes de conduite supplémentaires accessibles via la commande eDrive disposée sur la console centrale : AUTO eDRIVE, MAX eDRIVE et SAVE BATTERY. AUTO eDRIVE est le

réglage par défaut au démarrage de la voiture qui assure une interaction idéale de tous les instants entre le moteur à combustion et la machine électrique, la vitesse maximale en tout électrique étant alors de 80 km/h. MAX eDRIVE permet d'atteindre une vitesse de 125 km/h en mode tout électrique. Le mode SAVE BATTERY permet, quant à lui, de maintenir constant l'état de charge de la batterie haute tension ou bien, en cas de faible niveau de charge, de recharger la batterie en cours de route à une valeur supérieure à 50 pour cent – par exemple pour utiliser l'énergie électrique ultérieurement, notamment en ville. Le dispositif BMW ConnectedDrive permet également d'optimiser la consommation : sur la BMW Série 2 Active Tourer avec eDrive, il s'enrichit de la Gestion anticipative des flux d'énergie et assure une exploitation hautement efficace de l'entraînement hybride rechargeable en fonction du profil de conduite et de celui de l'itinéraire emprunté.

Hybride rechargeable, la BMW Série 2 Active Tourer avec eDrive avec BMW eDrive ne peut pas seulement recharger son accumulateur haute tension lithium-ion d'une capacité de 7,7 kWh en cours de route, par récupération de l'énergie libérée au freinage, mais aussi à l'état stationnaire, sur une prise domestique ou sur la borne murale BMW i Wallbox optionnelle (si l'accumulateur haute tension est vide, la recharge prend 3 heures 15 minutes, respectivement 2 heures 15 minutes).

Les composants de l'entraînement électrique, y compris l'accumulateur haute tension et le moteur électrique, sont fabriqués à l'usine BMW de Dingolfing ; la production de série de la BMW 225xe démarrera fin 2015 à l'usine de Leipzig.

De plus amples informations sur la consommation de carburant officielle, les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques officielles et la consommation de courant de voitures particulières neuves figurent dans le « Leitfaden über Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen » (Guide de la consommation de carburant, des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de courant de nouvelles voitures particulières neuves), disponible dans tous les points de vente, auprès de la Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, D 73760 Ostfildern-Schamhausen et sur Internet sous : <http://www.dat.de/angebote/verlagsprodukte/leitfaden-kraftstoffverbrauch.html>. Guide de la consommation : CO<sub>2</sub>-Leitfaden (PDF – 2,7 MB)

## 2 La nouvelle BMW 225xe.

### 2.3 BMW eDrive s'associe à l'agencement fonctionnel de l'espace, une première.



Pour le constructeur bavarois, les BMW Série 2 Tourer sont un élément clé de son portefeuille de produits bien nanti qui contribuera à générer la croissance des années à venir. Avec la BMW Série 2 Active Tourer et la BMW Série 2 Gran Tourer, BMW propose d'ores et déjà un vaste choix de voitures ultraefficaces, dynamiques, spacieuses et pratiques qui – entraînées par les roues avant ou les quatre roues et animées par des moteurs diesel ou essence – sont aussi bien adaptées à tous types de loisirs qu'aux exigences qu'affichent les familles. La variante hybride BMW 225xe – la BMW Série 2 Active Tourer avec eDrive – est le fruit des efforts développés pour faire évoluer le modèle. Elle est ainsi la première voiture premium du segment à être dotée d'un entraînement hybride rechargeable ; la synthèse d'utilité au quotidien, de dynamisme de conduite et d'efficacité en découlant est unique au monde.

La BMW 225xe associe la position assise rehaussée, les dimensions hors tout compactes, l'habitacle généreux à la fonctionnalité bien pensée et l'entraînement électrique BMW eDrive doublé du moteur essence à BMW TwinPower Turbo pour donner naissance à un concept automobile unique en son genre.

#### **Spacieuse, modulable et exempte d'émissions locales.**

Avec la BMW Série 2 Active Tourer, BMW mise sur un concept de traction moderne pour obtenir un maximum d'espace et de fonctionnalité à bord d'une compacte. La BMW 225xe séduit au quotidien grâce à la position assise rehaussée et à la facilité avec laquelle on monte et on descend du véhicule, tout comme par ses dimensions extérieures compactes, son intérieur spacieux et sa grande modularité.

Sur la BMW Série 2 Active Tourer avec eDrive, la banquette arrière est relevée de 30 millimètres par rapport aux autres motorisations, la batterie étant logée en-dessous. Le dossier réglable avec finesse de la banquette arrière de série accroît la modularité. Le volume primaire du compartiment à bagages est identique à celui du modèle conventionnel et offre ainsi un volume de chargement total de 400 litres.

## **Deux en un – la technologie hybride rechargeable.**

L'entraînement hybride de la BMW 225xe comprend un trois cylindres à technologie BMW TwinPower Turbo développant 100 kW (136 ch) (consommation en cycle mixte: 2,1 à 2,0 l/100 km; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte: 49 à 46 g/km)\*. Le moteur d'une cylindrée de 1,5 litre issu de la nouvelle famille de moteurs BMW entraîne les roues avant par l'intermédiaire d'une boîte à six rapports. Il est doublé par un moteur électrique de 65 kW (88 ch) entraînant l'essieu arrière, qui offre une autonomie électrique pouvant atteindre 41 kilomètres. La batterie lithium-ion d'une capacité de 7,7 kWh est logée de manière peu encombrante sous la banquette arrière. Cette exploitation très efficace de l'espace disponible s'allie à la traction, à la propulsion ou, en combinant les deux, à une transmission xDrive électrifiée ainsi qu'à différents modes de fonctionnement et d'entraînement.

Lors du développement du système d'entraînement hybride rechargeable de la BMW 225xe, l'optimisation de la consommation sur courte distance et en ville a été l'une des priorités. Ainsi, les ingénieurs d'étude ont mis l'accent sur le dynamisme de conduite et l'efficacité en milieu urbain lorsqu'ils ont conçu le moteur électrique synchrone et qu'ils l'ont intégré dans la chaîne cinématique via une boîte mono-rapport.

En conduite tout électrique, la BMW Série 2 Active Tourer avec eDrive se comporte comme une propulsion classique. Le poids légèrement accru sur l'essieu arrière par rapport aux modèles équipés d'un seul moteur essence se traduit par une répartition des masses encore plus équilibrée et, donc, par un dynamisme de conduite encore optimisé.

## **Interaction parfaite des composants du système d'entraînement.**

Pouvant se targuer d'une efficacité exceptionnelle, le moteur électrique affiche un rendement pouvant atteindre 96 pour cent. En plus, grâce à sa réponse directe et instantanée, disponible départ arrêté, et à son couple élevé de 165 Newtons-mètres, l'entraînement électrique n'harmonise pas seulement à merveille avec le caractère dynamique distinguant toute BMW, mais offre aussi des performances routières souveraines en ville et au-delà.

Il devient ainsi possible de rouler en tout électrique à une vitesse maximale de 125 km/h, sans la moindre émission locale. À partir de ce seuil, l'alternodémarrateur haute tension intégré lance le moteur essence à BMW TwinPower Turbo de manière quasi imperceptible, alors que le moteur électrique est désaccouplé. À vitesse autoroutière, la BMW 225xe évolue en pure traction et atteint une vitesse maximale de 202 km/h.

Dans tous les autres scénarios de fonctionnement, la gestion intelligente des flux d'énergie de l'hybride rechargeable assure une interaction idéale entre la machine électrique et le moteur thermique. Ainsi, l'énergie électrique est utilisée systématiquement pour réduire la consommation de carburant, ce qui se traduit par un comportement moteur aussi souverain que dynamique.

En cas d'accélération énergiques, la fonction boost permet de profiter du couple cumulé des deux systèmes d'entraînement et de maximiser ainsi le dynamisme de conduite et le comportement souverain du véhicule. Même si l'état de charge de la batterie est trop bas pour permettre de rouler en mode tout électrique, l'alternateur fournit quand même de l'énergie électrique pour contribuer à l'accélération en entraînant l'essieu arrière.

Lorsque le moteur thermique tourne, l'énergie électrique emmagasinée dans la batterie est dépensée pour réduire la consommation et épauler le moteur thermique (Assistant électrique). L'activation intelligente du moteur électrique sur l'essieu arrière permet de délester le moteur thermique, ce qui permet à ce dernier de fonctionner dans une plage de charge plus efficace, d'où une baisse de la consommation de carburant, même sur des trajets interurbains et autoroutiers effectués jusqu'à une vitesse de 125 km/h.

Sur la BMW 225xe, l'alternateur haute tension assure plusieurs fonctions. Il lance le moteur thermique via une courroie d'entraînement et peut aussi le soutenir à l'accélération départ arrêté en développant brièvement son couple maximal de 150 Newtons-mètres. En plus, il fait office de générateur pendant les phases de freinage et de décélération, injectant le courant produit par récupération de l'énergie cinétique dans la batterie lithium-ion qui affiche une capacité totale de 7,7 kWh. Le moteur thermique recharge à son tour les batteries en cours de route, si besoin est, via l'alternateur haute tension intégré.

### **Modes de conduite électrique et Commande de régulation du comportement dynamique.**

La BMW Série 2 Active Tourer avec eDrive propose trois modes dédiés à la conduite électrique. Le mode AUTO eDRIVE est le réglage par défaut de l'entraînement hybride au démarrage de la voiture ; en fonction de l'état de charge de l'accumulateur d'énergie, il assure une interaction idéale entre la machine électrique et le moteur thermique à BMW TwinPower Turbo. Ce mode permet à la BMW 225xe de rouler en tout électrique jusqu'à une vitesse de 80 km/h, la puissance électrique appelée par le conducteur étant affichée sur le combiné d'instruments. S'il demande une puissance accrue, par exemple à l'accélération ou à une vitesse supérieure à 80 km/h, le moteur thermique est activé automatiquement et dans le plus grand confort. Si la

vitesse retombe sous le seuil de 80 km/h, le moteur thermique est désaccouplé et coupé et la voiture poursuit sa route à nouveau en tout électrique. Même à un état de charge inférieur à 7 pour cent et en cas de faible accélération, il est possible de rouler en mode tout électrique jusqu'à une vitesse de 55 km/h. Le moteur thermique est réactivé si l'état de charge tombe en-dessous de 3 pour cent.

Comme la voiture de sport BMW i8 à hybride rechargeable, la BMW 225xe propose le mode de conduite MAX eDRIVE : il suffit d'appuyer sur le bouton dédié pour que la voiture puisse mobiliser toute la puissance de l'entraînement électrique et rouler sans la moindre émission locale jusqu'à une vitesse de 125 km/h. Le conducteur peut doser la puissance électrique de manière très confortable sur toute la course de l'accélérateur sans risquer de démarrer le moteur thermique de manière intempestive. Dans ce mode, le moteur à essence BMW TwinPower Turbo n'est lancé que si le conducteur écrase l'accélérateur (kick-down). Il est ainsi possible d'appeler toute la puissance du système et ce, pratiquement sans temps mort, si besoin est. En alternative, le conducteur peut aussi activer le trois cylindres en amenant le levier sélecteur en position « S ». Dans ce cas, l'entraînement distille une sportivité maximale en fournissant la puissance cumulée du moteur électrique et du moteur thermique, y compris la fonction overboost.

Le mode SAVE BATTERY permet, quant à lui, de maintenir l'état de charge de la batterie haute tension pour maximiser l'autonomie électrique, par exemple pour rouler ultérieurement sans la moindre émission locale. En activant le mode SAVE BATTERY à un état de charge des batteries inférieur à 50 pour cent, celles-ci sont automatiquement rechargées jusqu'à 50 pour cent au maximum. En cas d'activation de ce mode au-delà des 50 pour cent de charge, l'état de charge actuel de l'accumulateur haute tension est maintenu.

En amenant le levier sélecteur dans l'axe S, le conducteur démarre le moteur thermique indépendamment du mode activé, de sorte à disposer en permanence de la puissance maximale des deux systèmes d'entraînement. Parallèlement, l'état de charge de la batterie est relevé à 80 pour cent.

### **Système d'entraînement personnalisable via la Commande de régulation du comportement dynamique.**

Les trois modes d'entraînement eDrive peuvent être combinés librement avec les réglages de la Commande de régulation du comportement dynamique connue d'autres modèles de la marque. Les modes de conduite SPORT, CONFORT et ECO PRO agissent sur la voiture dans son ensemble, notamment sur la loi d'accélérateur, sur la caractéristique des passages des

rapports de la boîte automatique et sur la direction. En mode SPORT, le système d'entraînement et les liaisons au sol sont ainsi régis par une loi plus sportive que dans le réglage de base CONFORT. Le mode ECO PRO pilote, quant à lui, la gestion des flux d'énergie et de la climatisation de la voiture de manière intelligente en désactivant, par exemple, des consommateurs électriques tels que les rétroviseurs extérieurs et les sièges chauffants ou en réduisant leur puissance. Outre une adaptation de la loi d'accélérateur et une optimisation du programme de passage des rapports, le mode ECO PRO offre la fonction de roulage en roue libre afin de puiser dans des potentiels d'économie supplémentaires.

Pour assurer l'interaction avec les modes d'entraînement eDrive, les modes de conduite ECO PRO, CONFORT et SPORT accèdent à toutes les fonctions hybrides, telles que la conduite électrique, la récupération, l'Assistant électrique et le boost, et contribuent ainsi à une expérience de conduite idéale.

### **Système xDrive électrifié : agilité et efficacité.**

Reposant sur l'architecture hybride rechargeable, le système xDrive électrifié équipant la BMW 225xe bénéficie de l'expérience acquise avec la voiture de sport BMW i8. Si, d'une part, il n'est possible d'entraîner qu'un seul essieu par le moteur électrique et l'autre par le moteur thermique, il est aussi possible, jusqu'à une vitesse de 125 km/h, de faire fonctionner les deux moteurs ensemble et de disposer ainsi d'une transmission intégrale électrifiée. Grâce aux roues arrière entraînées par voie électrique et à la motricité accrue qui en découle, le comportement routier de la BMW 225xe conserve son caractère neutre encore plus longtemps que les variantes de modèle à traction. D'où un dynamisme de conduite encore accru. Grâce au système hybride, il n'est pas nécessaire de relier les essieux entre eux, la voiture pouvant ainsi se passer d'un arbre de transmission.

### **Recharger la batterie chez soi ou en déplacement, une affaire simple grâce aux solutions de recharge signées BMW 360° ELECTRIC.**

Hybride rechargeable, la BMW 225xe peut aussi être rechargée sur le réseau électrique. Avec une borne murale BMW i Wallbox d'une puissance de charge de 3,7 kW, installée à domicile ou au travail, il suffit de 2 heures 15 minutes pour recharger l'accumulateur haute tension lithium-ion de la voiture et bénéficier ainsi de l'autonomie électrique maximale lorsqu'on reprend la route. Sinon, la BMW 225xe peut être rechargée en 3 heures 15 minutes sur une prise domestique conventionnelle, à l'aide du câble de charge standard fourni. Les solutions de recharge proposées par BMW 360° ELECTRIC permettent aussi de recharger l'accumulateur haute tension de la BMW 225xe en cours de route. Via le service de mobilité ChargeNow, les clients accèdent au plus

grand regroupement d'opérateurs de bornes de recharge publiques (plus de 30 000 bornes de recharge dans 22 pays). BMW ConnectedDrive, l'application BMW ConnectedDrive App ou l'application ChargeNow raccourcissent et facilitent la recherche et l'utilisation des bornes de recharge publiques. L'utilisation et le paiement sans liquide à l'aide de la carte ChargeNow sont très conviviaux.

En cas d'absence de structure de recharge stationnaire, l'accumulateur de courant vide peut aussi être rechargé jusqu'à un niveau de charge d'au moins 50 pour cent en roulant; il suffit pour cela d'activer le mode SAVE BATTERY à l'aide de la touche eDrive.

### **BMW ConnectedDrive : bien informé – même à distance.**

BMW ConnectedDrive incarne l'interconnexion entre le conducteur, sa voiture et son environnement. Sur la BMW Série 2 Active Tourer avec eDrive, le système permet à tout moment d'accéder aux informations clés de la voiture. À bord, le conducteur peut, entre autres, faire afficher l'état de charge et la distance parcourue sur l'écran de bord ou bien programmer une préclimatisation du véhicule. Outre la climatisation destinée à refroidir la voiture, le nouveau modèle propose aussi la possibilité de programmer le chauffage d'appoint. Si ces fonctions sont utilisées pendant la recharge, elles restent sans influence sur l'autonomie électrique.

Ces fonctions embarquées se gèrent à bord de la voiture mais aussi par smartphone, grâce à l'application BMW ConnectedDrive App. Il devient ainsi possible de verrouiller les portes ou de vérifier si les vitres sont bien fermées. En outre, les clients peuvent transmettre des destinations et autres adresses (points d'intérêt, POI) au système de navigation et les reprendre directement pour le guidage à destination.

### **Gestion anticipative des flux d'énergie.**

La BMW 225xe bénéficie par ailleurs d'une Gestion anticipative des flux d'énergie impliquant le système de navigation. Pendant la navigation, le système analyse l'ensemble de l'itinéraire avec son tracé, ses montées et ses descentes ainsi que les limitations de vitesse et les infos route en temps réel. Le système traite ces données et, qui plus est, tient compte du style de conduite personnel pour indiquer au conducteur le meilleur itinéraire et permettre l'exploitation la plus efficace de l'entraînement hybride. En outre, les phases de récupération sont mises à profit de manière idéale pour que le conducteur dispose de l'autonomie électrique maximale près de la destination – par exemple en ville.



### **Production – l'expertise réunie des sites de Dingolfing et de Leipzig.**

L'accumulateur haute tension et la machine électrique de la nouvelle BMW Série 2 Active Tourer avec eDrive sont fabriqués à l'Usine BMW Group de Dingolfing, Allemagne. Outre les BMW des Séries 3, 4, 5, 6 et 7, cette usine produit également des pièces pour les liaisons au sol et des composants de l'entraînement électrique. D'ailleurs, les accumulateurs haute tension des modèles BMW i viennent également de Dingolfing. Dans le cadre de la fabrication des composants eDrive pour véhicules hybrides rechargeables, le site continue à évoluer en Centre de compétence pour les composants d'entraînement électrique. Le savoir-faire acquis grâce aux modèles BMW i bénéficie à la production des composants BMW eDrive destinés à la BMW 225xe. Le système modulaire intelligent BMW eDrive permet une production aussi flexible qu'efficace.

L'intégration des composants de l'entraînement électrique est assurée par l'Usine BMW de Leipzig, Allemagne; la production de série de la BMW 225xe y démarrera à partir de fin 2015.

## 2 La nouvelle BMW 225xe.

### 2.4 Fiche technique.



| <b>BMW 225xe</b>                               |                 |   |
|--|-----------------|---|
| <b>Carrosserie</b>                             |                 |   |
| Nombre de portes / de places                   |                 | 5/5   |
| Longueur / largeur / hauteur (à vide)          | mm              | 4342/1800/1556  |
| Empattement                                    | mm              | 2670  |
| Voie AV / AR                                   | mm              | 1557/1558   |
| Garde au sol                                   | mm              | 167   |
| Diamètre de braquage                           | m               | 11,3  |
| Capacité réservoir                             | env. l          | 36  |
| Huile moteur <sup>1)</sup>                     | l               | 4,25  |
| Poids à vide selon DIN / UE                    | kg              | 1660/1735   |
| Charge utile selon DIN                         | kg              | 515   |
| PTMA   | kg              | 2180  |
| Charge autorisée sur essieu AV / AR            | kg              | 1080/1160   |
| Poids remorquable (12%)<br>freiné / non freiné | kg              | -/-   |
| Charge autorisée sur toit / crochet d'attelage | kg              | 75/-  |
| Volume du coffre                               | l               | 400 à 1350  |
| Coeff. de traînée x maître-couple              | cx x S          | 0,29 x 2,40   |
| <b>Système d'entraînement</b>                  |                 |   |
| Concept  |                 | hybride complet, transmission du couple fourni par un moteur ou les deux moteurs aux 4 roues, via BMW xDrive électrifié   |
| Puissance système                              | kW/ch           | 165 / 224   |
| <b>Moteur à essence</b>                        |                 |   |
| Type / nombre de cylindres / de soupapes       |                 | en ligne / 3 / 4  |
| Technologie moteur                             |                 | technologie BMW TwinPower Turbo : turbocompresseur, injection directe High Precision Injection, distribution VALVETRONIC entièrement variable, système de calage variable des arbres à cames double Vanos |
| Cylindrée réelle                               | cm <sup>3</sup> | 1499  |
| Course / alésage                               | mm              | 94,6/82,0   |
| Rapport volumétrique                           | /1              | 11,0  |
| Carburant                                      | RON             | mini. 91  |
| Puissance                                      | kW/ch           | 100/136   |
| à un régime de                                 | tr/mn           | 4400  |
| Couple   | Nm              | 220   |
| à un régime de                                 | tr/mn           | 1250 à 4300   |
| <b>Moteur électrique</b>                       |                 |   |
| Technologie moteur                             |                 | technologie BMW eDrive : moteur électrique synchrone, fonction de générateur pour la récupération d'énergie pour l'accumulateur haute tension   |
| Puissance de pointe <sup>3)</sup>              | kW/ch           | 65/88   |
| à un régime de                                 | tr/mn           | 4000  |
| Couple   | Nm              | 165   |
| à un régime de                                 | tr/mn           | 0 à 3000  |
| <b>Accumulateur haute tension</b>              |                 |   |
| Technique d'accumulation / position            |                 | lithium-ion / sous plancher, sous la banquette  |
| Tension  | V               | 293   |
| Capacité énergétique (brute)                   | kWh             | 7,7   |
| Durée de charge (charge de 100%)               |                 | 2,2 h à 3,7 kW (16 A / 230 V)   |

| <b>BMW 225xe</b>                                  |  |             |
|---|--|-------------|
| <b>Dynamisme de conduite et sécurité</b>          |  |             |
| Suspension AV                                     | essieu à jambes de suspension à articulation simple ;<br>construction légère en aluminium et acier   |             |
| Suspension AR                                     | essieu multibras ; construction légère en acier  |             |
| Freins AV   | freins à disque à étrier flottant à piston unique, ventilés  |             |
| Freins AR   | freins à disque à étrier flottant à piston unique, ventilés  |             |
| Systèmes d'aide à la conduite                     | série : DSC avec ABS et DTC (Contrôle de traction dynamique), Contrôle du freinage en courbe CBC, assistant de freinage DBC, fonction freins secs, compensation antifading, assistant de démarrage, Contrôle de la transmission  |             |
| Équipement sécuritaire                            | série : airbags frontaux conducteur et passager, airbags latéraux conducteur et passager, airbags protège-tête à l'AV et à l'AR, ceintures de sécurité à trois points et enrouleurs automatiques sur toutes les places, à l'AV avec blocage, prétensionneur et limiteur d'effort des sangles   |             |
| Direction   | à crémaillère et à assistance électromécanique (EPS) ; Servotronic   |             |
| Démultiplication totale direction                 | /1   | 16,0        |
| Pneus AV / AR                                     | 205/55 R17 91W   |             |
| Jantes AV / AR                                    | 7,5J x 17 alliage léger  |             |
| <b>Boîte de vitesses</b>                          |  |             |
| Type de B.V.                                      | B.V. Steptronic à 6 rapports   |             |
| Démultiplication B.V.                             | I  | /1 4,459    |
|   | II   | /1 2,508    |
|   | III  | /1 1,556    |
|   | IV   | /1 1,142    |
|   | V  | /1 0,851    |
|   | VI   | /1 0,672    |
|   | AR   | /1 3,185    |
| Rapport de pont                                   | /1   | 3,944       |
| <b>Performances routières</b>                     |  |             |
| Rapport poids / puissance du système (selon DIN)  | kg/kW  | 10,1        |
| Puissance au litre du moteur essence              | kW/l   | 66,7        |
| Accélération 0 à 100 km/h                         | s  | 6,7         |
| Vitesse maxi.                                     | km/h   | 202         |
| Vitesse maxi. en tout électrique                  | km/h   | 125         |
| Autonomie en tout électrique (NEDC)               | km   | jusqu'à 41  |
| <b>BMW EfficientDynamics</b>                      |  |             |
| Fonctionnalités<br>BMW EfficientDynamics de série | technologie BMW eDrive, récupération de l'énergie libérée au freinage avec indication de l'énergie récupérée, direction à assistance électromécanique, fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques spécifique à l'hybride, mode ECO PRO, construction légère intelligente, gestion de périphériques asservie aux besoins, compresseur de climatisation débrayable, pompe à huile gérée par cartographie, pneus à résistance réduite au roulement |             |
| <b>Consommation selon cycle ECE<sup>2)</sup></b>  |  |             |
| avec monte pneumatique de série                   |  |             |
| Cycle mixte                                       | l/100km  | 2,1 à 2,0   |
| CO <sub>2</sub> dû au carburant                   | g/km   | 49 à 46     |
| Consommation de courant en cycle mixte            | kWh/100 km   | 11,9 à 11,8 |
| Norme antipollution respectée                     | Euro 6   |             |

Fiche technique valable pour les marchés ACEA / données concernant l'homologation en partie pour l'Allemagne seulement (poids)

<sup>1)</sup> Volume d'huile à la vidange

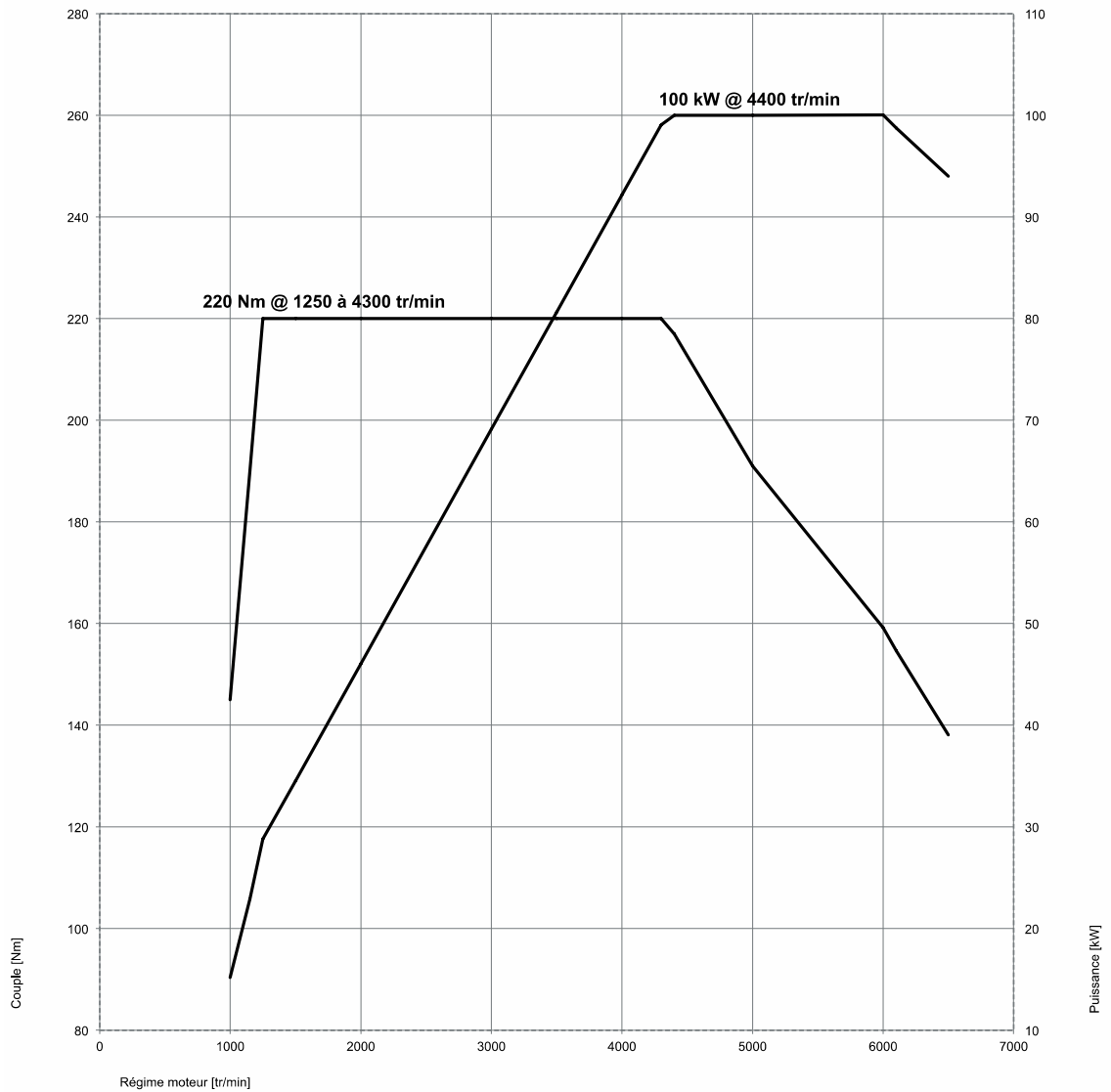
<sup>2)</sup> Consommation et émissions de CO<sub>2</sub> dépendant des dimensions de pneus choisis

<sup>3)</sup> Conf. à la norme ECE R-85

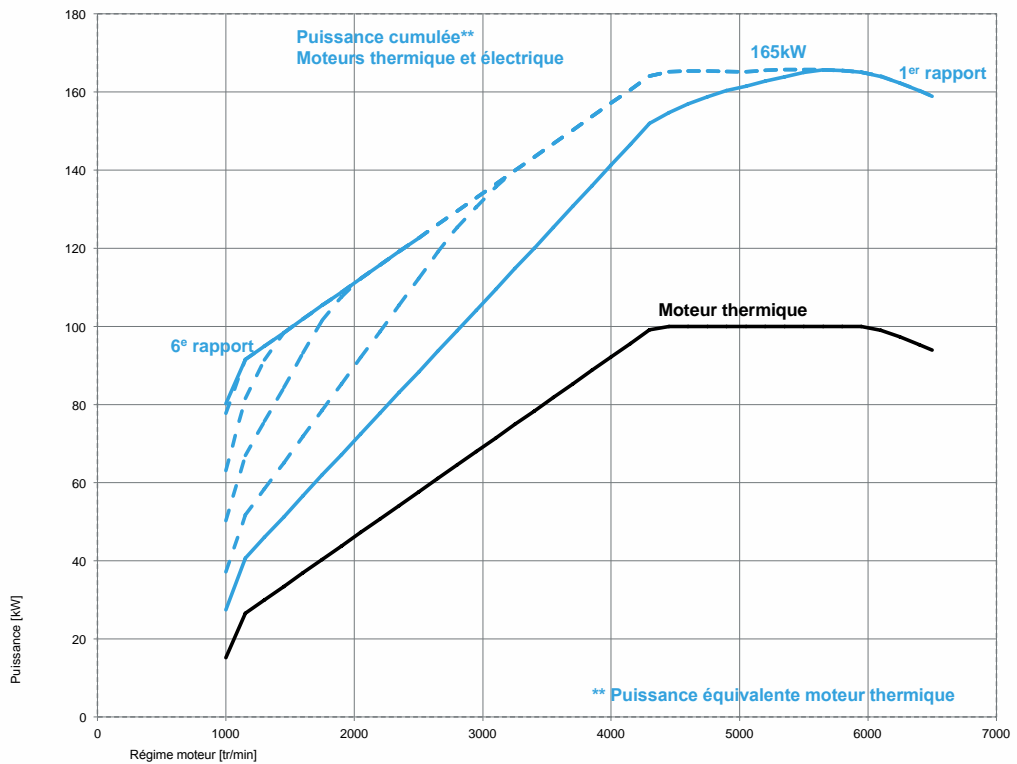
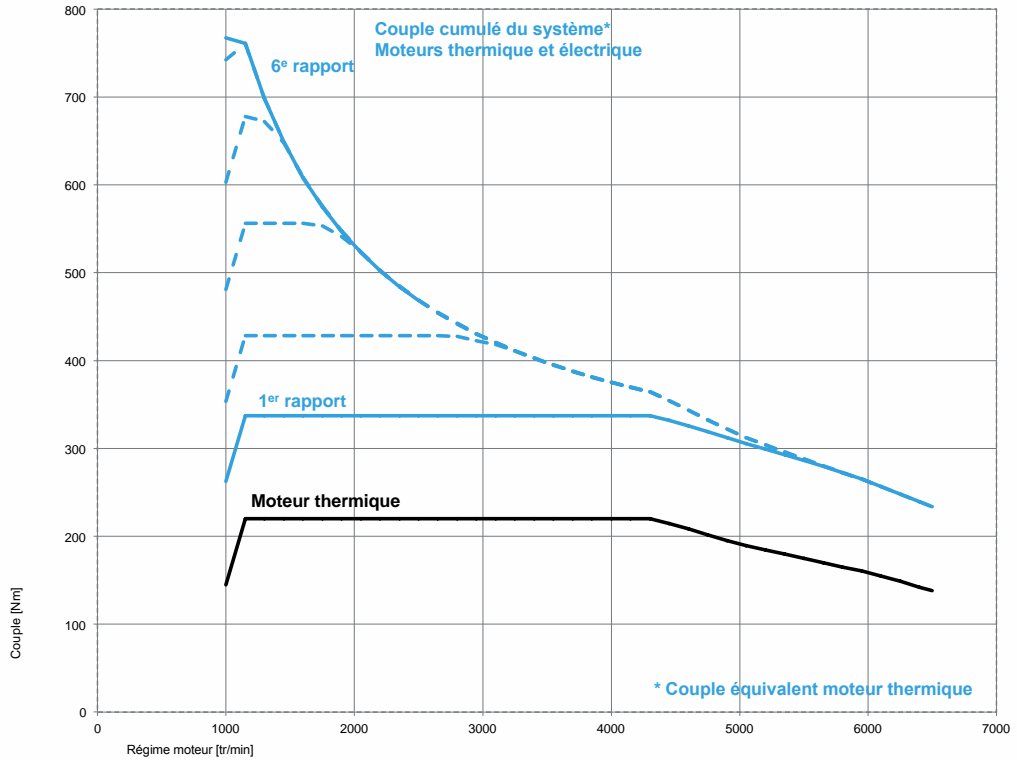
## 2. La nouvelle BMW 225xe.

### 2.5 Caractéristiques de puissance et de couple.

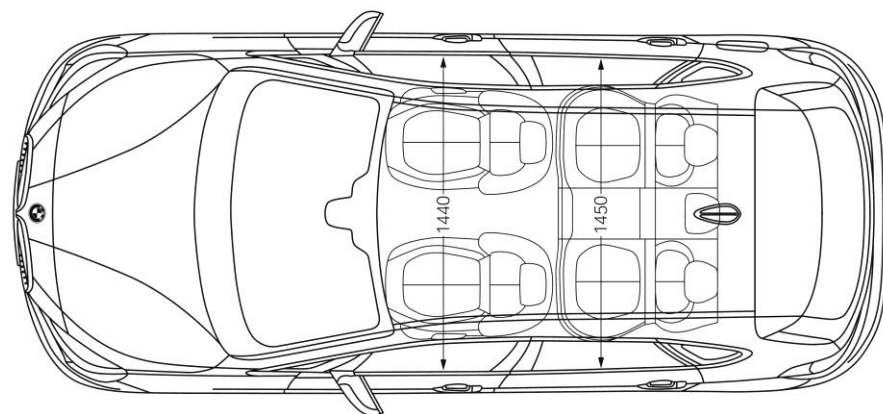
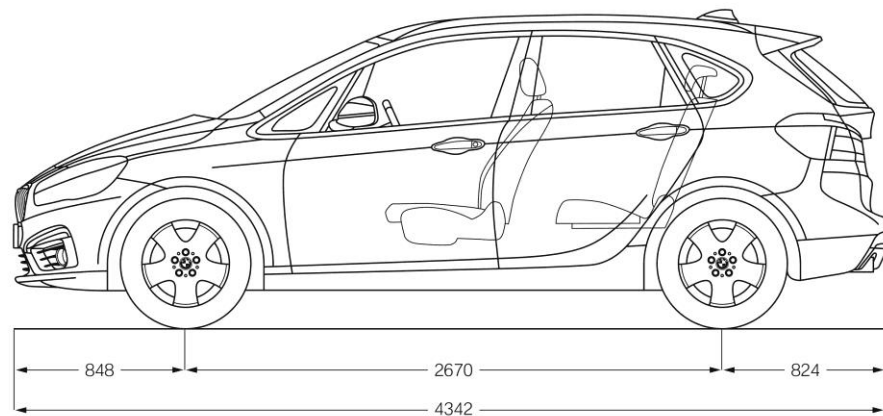
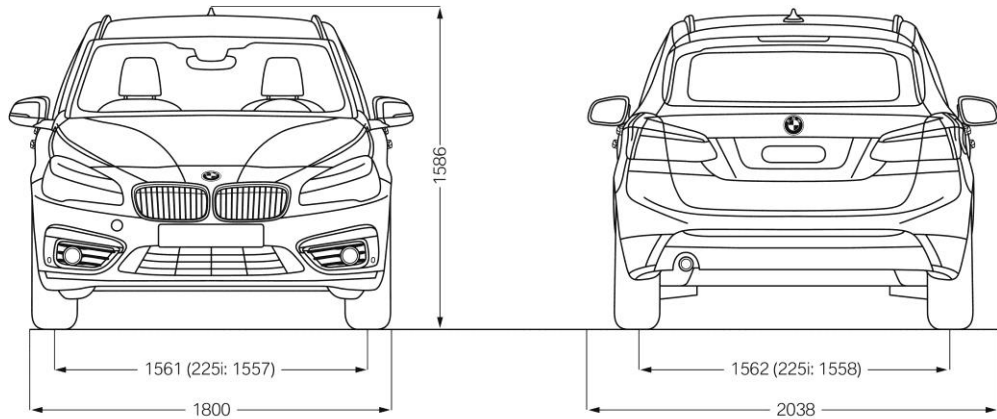
#### Moteur thermique.



# Caractéristiques de puissance et de couple. Système.



## 2. La nouvelle BMW 225xe. 2.6 Dimensions extérieures et intérieures.



## 3 La nouvelle BMW 330e.

### 3.1 Flash.



- Avec la nouvelle BMW 330e, BMW enrichit la Série 3 d'une variante à hybride rechargeable répondant aux exigences les plus élevées en matière de dynamisme et d'efficacité.
- Le moteur électrique BMW eDrive et le moteur thermique à quatre cylindres offrent des performances routières enthousiasmantes et un plaisir de conduire typique de la marque.
- Sans émissions locales en mode tout électrique, la nouvelle BMW 330e est l'automobile idéale pour la circulation urbaine et pour les pendulaires qui rentrent en ville.
- Quatre cylindres thermique à technologie BMW TwinPower Turbo débitant 135 kW (184 ch); moteur électrique fournissant 65 kW (88 ch), puissance cumulée: 185 kW (252 ch), couple maximal 420 Nm (consommation de carburant en cycle mixte: 2,1 à 1,9 l/100 km; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte: 49 à 44 g/km)\*.
- BMW eDrive soutient le moteur à combustion avec un boost permanent de 100 Newtons-mètres et de 250 Newtons-mètres ponctuellement.
- Accélération de 0 à 100 km/h : 6,1 secondes, vitesse maximale : 225 km/h.
- Vitesse maximale en tout électrique: 120 km/h.
- Autonomie maximale en tout électrique: 40 kilomètres.
- Autonomie maximale dans une utilisation au quotidien: 600 kilomètres.
- Capacité accumulateur haute tension: 7,6 kWh.
- Accumulateur rechargeable complètement en quelque 3 heures 15 minutes sur une prise domestique conventionnelle via le câble de recharge standard fourni; recharge plus rapide et confortable (2 heures 15 minutes) grâce à BMW 360° ELECTRIC sur la borne murale BMW i

Wallbox; recherche et utilisation particulièrement rapides et simples de bornes de recharge publiques grâce au service de mobilité ChargeNow.

- La propulsion associée à une répartition équilibrée des masses garantit à la fois un dynamisme typiquement BMW et une mobilité efficace avec une autonomie élevée.
- Positionnement du moteur électrique en amont de la boîte Steptronic à huit rapports de série afin d'utiliser aussi les démultiplications de la boîte pour l'entraînement tout électrique.
- Coffre à bagages entièrement adapté au quotidien offrant un volume utile de 370 litres et conservant toute la capacité de rabattre le dossier de la banquette arrière et de charger de longs objets.



## 3 La nouvelle BMW 330e.

### 3.2 Sportivité, velouté et efficacité élevée. (Résumé)



Avec la nouvelle BMW 330e BMW ajoute une autre variante innovante au plaisir de conduire. Forte de son système hybride rechargeable, la déclinaison la plus récente de la BMW Série 3 associe le dynamisme typique de la marque à la possibilité de rouler sans émissions locales tout en offrant une efficacité hors pair sur les trajets longs. Ainsi, la BMW 330e conjugue dynamisme élevé et consommation ultra basse. La combinaison de BMW eDrive, une technologie signée BMW EfficientDynamics, et du moteur essence BMW TwinPower Turbo a permis de réaliser un système d'entraînement hybride rechargeable à la fois efficace et dynamique qui s'harmonise à merveille avec les vertus de la marque BMW : il est dynamique, exempt d'émissions locales et efficace.

Pour générer un dynamisme de conduite typiquement BMW, l'entraînement hybride rechargeable associe un moteur électrique moderne d'une puissance de 65 kW (88 ch) et d'un couple maximal de 250 Newtons-mètres à un moteur thermique débitant 135 kW (184 ch) et 290 Newtons-mètres. La consommation selon le nouveau cycle de conduite européen (NEDC) est de 2,1 à 1,9 litres\* aux 100 kilomètres, les émissions de CO<sub>2</sub> étant comprises entre 49 et 44 grammes par kilomètre\*. Offrant une puissance cumulée de 185 kW (252 ch) et un couple maximal de 420 Newtons-mètres, la BMW 330e atteint les 100 km/h départ arrêté en 6,1 secondes et pointe à 225 km/h. Dans une conduite au quotidien, l'autonomie maximale est de 600 kilomètres. Le moteur électrique et le moteur thermique entraînent les roues arrière de la berline par l'intermédiaire de la boîte Steptronic à huit rapports de série. La disposition du moteur électrique en amont de la boîte de vitesses permet d'utiliser aussi les rapports de boîte en mode tout électrique. Un convertisseur de couple n'est donc plus de mise, ce qui compense en partie le surpoids dû au moteur supplémentaire.

#### **Un débit de puissance digne d'un gros moteur thermique.**

La stratégie de fonctionnement du système d'entraînement prévoit un boost électrique permanent : le moteur électrique soutient le moteur thermique avec un couple de 100 Newtons-mètres ; pendant un bref moment et en fonction de la position de l'accélérateur, il est même capable de fournir un appoint de 250 Newtons-mètres. Au volant, le conducteur profite de cette conception par un punch très vigoureux, perceptible à tout moment et qui ne le cède en

rien à celui d'un moteur thermique de grosse cylindrée. Disposant ainsi à tout moment d'un couple abondant, il savoure des sensations de conduite souveraines et décontractées; les manœuvres de dépassement se raccourcissent et, quel que soit le trajet, la BMW 330e distille un plaisir de conduire grisant.

L'accumulateur d'énergie haute tension composé de cellules lithium-ion est logé sous le coffre à bagages; il est doté d'un système de refroidissement à frigorigène efficace comprenant un circuit basse température hautement intégré. La batterie offre une capacité totale de 7,6 kWh permettant une autonomie tout électrique et donc sans la moindre émission locale d'environ 40 kilomètres. La BMW 330e est donc la voiture idoine en agglomération ou bien pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Pendant les phases de stationnement de la BMW 330e, l'accumulateur haute tension peut être rechargé aussi bien sur une prise domestique conventionnelle que sur une borne murale BMW i Wallbox: branché sur la BMW i Wallbox d'une puissance de charge de 3,7 kW, l'accumulateur est entièrement rechargé en seulement 2 heures 15 minutes; sur une prise domestique, la recharge de l'accumulateur d'énergie haute tension prend 3 heures 15 minutes.

Grâce à l'intégration astucieuse de l'accumulateur d'énergie haute tension dans le volume sous le coffre à bagages, la BMW 330e dispose d'un plancher de chargement plat; son système de trappe optionnel avec le dossier de la banquette arrière fractionnable selon le rapport de 40/20/40 reste disponible sans restriction. Le coffre offrant un volume de 370 litres, la nouvelle BMW 330e se targue donc de la même aptitude au quotidien que toute berline de la BMW Série 3. En outre, la disposition intelligente des composants du système d'entraînement électrique se traduit par une répartition équilibrée des charges sur essieux – 50 pour cent sur l'essieu avant, 50 pour cent sur l'essieu arrière –, et crée ainsi les conditions indispensables pour le comportement routier dynamique et la grande maniabilité caractérisant toutes les BMW Série 3.

### **BMW eDrive travaille de manière individuelle et anticipative.**

Comme la Commande de régulation du comportement dynamique et ses réglages SPORT, CONFORT et ECO PRO, le typage du système BMW eDrive se laisse adapter à la situation du moment par le biais de la touche à bascule disposée sur la console centrale. Le conducteur peut choisir entre trois modes de conduite: AUTO eDRIVE, MAX eDRIVE et SAVE BATTERY. Quelle que soit la situation de conduite, le mode AUTO eDRIVE assure une interaction idéale entre le moteur thermique et la machine électrique et permet une vitesse électrique maximale de 80 km/h. Ce mode est le réglage de base, activé automatiquement à chaque démarrage de la voiture.

En mode MAX eDRIVE, la BMW 330e roule en tout électrique. Elle exploite la puissance maximale du moteur électrique et atteint une vitesse maximale de 120 km/h. Offrant, dans ce mode, une autonomie maximale de 40 kilomètres, la BMW 330e est la voiture idéale pour tous ceux qui font la navette pour aller au travail ou habitent dans une conurbation, parce qu'elle permet d'effectuer les trajets quotidiens de manière particulièrement efficace et écologique. Cependant, dans les situations exigeant un surplus de puissance, par exemple pour une manœuvre de dépassement, le conducteur a toujours la possibilité de démarrer aussi le moteur thermique en écrasant l'accélérateur (kick-down).

Le mode SAVE BATTERY permet de maintenir les capacités d'énergie de la batterie respectivement de recharger la batterie si l'état de charge est inférieur à 50 pour cent. En cas de besoin, il est alors possible d'utiliser cette énergie, par exemple pour parcourir un tronçon urbain en tout électrique.

### **BMW ConnectedDrive soutient le conducteur à plus d'un égard.**

En association avec un système de navigation, BMW ConnectedDrive permet d'optimiser encore l'exploitation de l'énergie électrique disponible. Dans cette configuration, le système soutient le conducteur grâce à une Gestion anticipative des flux d'énergie et calcule une stratégie de fonctionnement qui permet de puiser à fond dans les possibilités de l'hybride rechargeable en tenant compte du profil de conduite et de la topographie de l'itinéraire. Le système adapte la stratégie d'entraînement à l'ensemble de l'itinéraire de manière telle que les agglomérations sont traversées en mode tout électrique et que la voiture exploite l'énergie électrique par exemple dans les montées pour profiter ensuite du potentiel de récupération maximal en descente. La BMW 330e est ainsi parfaitement à même de rouler sans la moindre émission au niveau régional, tout en parcourant, si besoin est, de longs trajets de manière hautement efficace et écologique. Comme toutes les berlines de la BMW Série 3, la BMW 330e propose un intérieur confortable et haut de gamme offrant cinq places, des détails pratiques ainsi que des commandes à l'ergonomie typiquement BMW. En outre, la BMW 330e est équipée de série d'un système de chauffage et de climatisation d'appoint d'une puissance de 5 kW. Le client peut lancer ce système directement en appuyant sur une touche de la clé de contact mais aussi le programmer grâce à la minuterie de deux semaines intégrée au système de commande iDrive ou à l'application BMW ConnectedDrive App installée sur le smartphone du client. L'affichage apparaît alors sur l'écran de contrôle.

## 3 La nouvelle BMW 330e.

### 3.3 Le nouveau dynamisme de l'électromobilité.



La nouvelle BMW 330e ajoute, avec son système d'entraînement hybride rechargeable ultramoderne, une autre variante particulièrement innovante au portefeuille de la BMW Série 3. À cet effet, les ingénieurs ont, pour la première fois, transféré les technologies BMW i ultramodernes à un modèle de la gamme premium la plus prisée au monde. Dans sa déclinaison conventionnelle à moteur thermique, la BMW Série 3 Berline fixe déjà, dans son segment, les références en matière de sportivité et de sobriété. Elle fournit donc une base idéale pour réaliser une voiture hybride rechargeable alliant dynamisme exceptionnel et efficacité exemplaire. Ces atouts reposent, entre autres, sur une conception allégée intelligente, des qualités aérodynamiques particulièrement favorables au regard de ses concurrentes ainsi que sur les vastes technologies BMW EfficientDynamics comprises dans la dotation standard.

#### **Base idéale, composants d'entraînement de qualité supérieure, efficacité maximale.**

Le moteur thermique mis en œuvre sur la BMW 330e s'appuie sur le quatre cylindres essence à technologie BMW TwinPower Turbo qui a déjà remporté à deux reprises l'« International Engine of the Year Award ». Fort d'une puissance de 135 kW (184 ch) et d'un couple maximal de 290 Newtons-mètres, il se distingue par un débit de puissance sportif, (consommation en cycle mixte: 2,1 à 1,9 litres aux 100 kilomètres; émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte: 49 à 44 grammes par kilomètre)\* ainsi que par un rendement particulièrement élevé doublé d'un grand velouté.

Le moteur électrique débitant 65 kW (88 ch) et un couple maximal de 250 Newtons-mètres ainsi que l'électronique de puissance sont directement déclinés de la technologie BMW eDrive qui équipe déjà de série les modèles BMW i3 et BMW i8. Une batterie lithium-ion d'une capacité de 7,6 kWh alimente le moteur électrique en énergie. Le savoir-faire acquis lors du développement des modèles BMW i a également été mis à profit pour la conception spécifique de l'accumulateur haute tension, y compris la gestion de la batterie et son système de refroidissement direct hautement efficace. L'accumulateur d'énergie se recharge sur n'importe quelle prise domestique et est logé de manière peu encombrante sous le coffre à bagages, dans une position qui le protège particulièrement bien en cas de collision. L'électronique de puissance regroupe, en un système intégré, un onduleur

\* Valeurs provisoires. Les valeurs de consommation ont été relevées sur la base du cycle de conduite UE pour véhicules hybrides rechargeables, elles sont fonction des dimensions des pneus.

refroidi par liquide qui assure l'entraînement de la machine électrique, l'alimentation du réseau de bord en énergie fournie par l'accumulateur haute tension et la commande centrale des fonctions d'entraînement spécifiques à l'hybride.

La puissance cumulée de la BMW 330e s'élève à 185 kW (252 ch) et son couple maximal à 420 Newtons-mètres. Ainsi motorisée, la berline dynamique parcourt le zéro à 100 km/h en 6,1 secondes et pointe à 225 km/h. La consommation de carburant moyenne et les émissions de CO<sub>2</sub> sont de respectivement 2,1 à 1,9 litres\* aux 100 kilomètres et 49 à 44 grammes\* par kilomètre. La conduite tout électrique est possible jusqu'à une vitesse de 120 km/h avec une autonomie de 40 kilomètres environ. Au total, la BMW 330e offre une autonomie maximale réelle au quotidien de 600 kilomètres. Ces performances ainsi que l'effet boost nettement perceptible que génère le moteur électrique à l'accélération se traduisent par un dynamisme de conduite intense, tout à fait accessible au quotidien.

Lors de la mise au point du groupe motopropulseur, les ingénieurs BMW ont opté pour une stratégie de fonctionnement à boost électrique permanent : le moteur électrique soutient le moteur thermique avec un couple de 100 Newtons-mètres ; pendant un bref moment et en fonction de la position de l'accélérateur, il est même capable de fournir un appoint de 250 Newtons-mètres. Au volant, le conducteur profite de cette conception par un punch très vigoureux perceptible à tout moment et comparable à celui d'un moteur thermique d'une cylindrée nettement plus importante. Disposant ainsi à tout moment d'un couple abondant, il savoure des sensations de conduite souveraines et décontractées ; les manœuvres de dépassement se raccourcissent et la BMW 330e distille un plaisir de conduire grisant, notamment sur les routes sinueuses.

Sur la BMW 330e, le couple généré par les deux moteurs est envoyé aux roues arrière via une boîte Steptronic à huit rapports. Les rapports de boîte interviennent donc dans les deux modes d'entraînement, ce qui réduit la sollicitation mécanique et thermique que subirait le moteur électrique s'il tournait en permanence à des régimes élevés. En outre, il en résulte des effets bénéfiques sur la longévité de l'entraînement électrique. Cette architecture permet aussi de se passer d'un convertisseur de couple, ce qui compense en partie le surpoids dû au moteur supplémentaire. Enfin, se distinguant par des pertes par frottement réduites, la boîte Steptronic moderne contribue – comme sur toutes les BMW à moteur conventionnel – à l'efficacité élevée du système d'entraînement dans son ensemble.

### **Configuration de BMW eDrive selon trois modes de conduite.**

La BMW 330e propose trois modes de conduite spécifiques à BMW eDrive : AUTO eDRIVE, MAX eDRIVE et SAVE BATTERY. Le conducteur peut les sélectionner via la touche eDrive logée sur la console centrale et adapter ainsi le système d'entraînement hybride rechargeable en fonction de la situation de conduite du moment.

**AUTO eDRIVE:** ce réglage assure une interaction idéale de tous les instants entre le moteur thermique et la machine électrique et permet une vitesse tout électrique maximale de 80 km/h. Ce mode constitue le réglage de base et est automatiquement activé à chaque démarrage de la voiture.

**MAX eDRIVE:** dans ce mode, la BMW 330e roule en tout électrique, donc sans la moindre émission locale, sur une distance maximale de 40 kilomètres. Elle exploite ainsi la puissance maximale du moteur électrique et atteint une vitesse maximale de 120 km/h. La BMW 330e est ainsi la voiture idéale pour tous ceux qui font la navette pour aller au travail ou habitent dans une conurbation parce qu'elle permet d'effectuer les trajets quotidiens de manière particulièrement efficace et écologique. Dans les situations exigeant un surplus de puissance, par exemple pour une manœuvre de dépassement, le conducteur a toujours la possibilité de démarrer aussi le moteur thermique en écrasant l'accélérateur (kick-down).

**SAVE BATTERY:** ce réglage assure deux fonctions différentes. Si la charge de la batterie haute tension est inférieure à 50 pour cent, la batterie est rechargée à 50 pour cent au maximum par le moteur thermique. Lorsque la charge est supérieure à 50 pour cent, le système « gèle » l'état de charge actuel pour pouvoir utiliser l'énergie électrique emmagasinée sur d'un tronçon de route ultérieur, par exemple pour accéder à une destination située en ville. En amenant le levier sélecteur dans l'axe S, le conducteur démarre le moteur thermique indépendamment du mode activé, de sorte à disposer en permanence de la puissance maximale des deux systèmes d'entraînement. Parallèlement, l'état de charge de la batterie est relevé à 80 pour cent.

### **Efficiency et dynamisme typique de la marque sont au diapason.**

Comme les autres BMW de série de la gamme actuelle, la BMW 330e possède, outre la touche eDrive, la Commande de régulation du comportement dynamique disposée sur la console centrale et permettant d'adapter les autres paramètres de la voiture aux besoins et à la situation du moment. Une impulsion sur la touche dédiée permet d'activer les réglages CONFORT et SPORT ainsi que le mode ECO PRO. Ces réglages n'interviennent pas seulement sur la direction, les trains roulants et la caractéristique de passage des rapports de la boîte Steptronic à huit rapports, mais aussi sur la stratégie de fonctionnement du système hybride. En mode CONFORT, qui vise un équilibre harmonieux entre confort et efficacité d'une

part et un dynamisme typiquement BMW de l'autre, le moteur électrique est piloté de façon à ce qu'il contribue à une conduite à la fois décontractée et sobre. Si nécessaire, son interaction avec le moteur thermique assure un déploiement de puissance des plus souverains. Le mode SPORT privilégie la performance maximale en exploitant la puissance cumulée délivrée par les deux moteurs. Dans ce réglage, les deux moteurs tournent en permanence si bien que le système d'entraînement peut réagir de manière très spontanée au moindre mouvement imprimé à l'accélérateur. En mode ECO PRO, la BMW 330e puise pleinement dans le potentiel d'efficacité de l'électrification. Grâce à la fonctionnalité hybride intelligente, l'action conjuguée du moteur thermique et de la machine électrique permet de faire fonctionner le système dans son ensemble avec la plus grande efficacité possible. La gestion ciblée de la puissance absorbée par les fonctions de confort électriques, telles que la climatisation, les sièges chauffants ou les rétroviseurs extérieurs chauffants, rend la Gestion des flux d'énergie particulièrement efficace. Un autre élément contribuant à maximiser l'autonomie.

### **Gestion intelligente des flux d'énergie pour un entraînement adapté à la situation donnée.**

En association avec un système de navigation BMW, la BMW 330e offre un Assistant proactif de décélération intégré, spécifique à l'hybride. Cette fonction présente la déclinaison la plus rigoureuse et la plus avant-gardiste de l'interaction entre les technologies BMW EfficientDynamics et BMW ConnectedDrive. Lorsque le guidage à destination est activé, le système de navigation fusionne les informations relatives au tronçon de route en aval et s'en sert pour piloter le système d'entraînement. Ce pilotage fait appel aussi bien aux données statiques fournies par la carte interactive, telles que les limitations de vitesse et les dénivelés, qu'aux infos route en temps réel (Real Time Traffic Information – RTTI). En se basant sur ces informations, la Gestion anticipative des flux d'énergie identifie les tronçons de l'itinéraire se prêtant particulièrement bien à l'utilisation du moteur électrique. Elle veille à ce que la voiture traverse les quartiers résidentiels voire, si l'état de charge le permet, des agglomérations entières en mode tout électrique et qu'elle rallie la destination en faisant appel uniquement au moteur électrique. Le système prévoit le recours à l'énergie électrique pour les tronçons en montée afin de pouvoir exploiter ensuite le potentiel de récupération maximal en descente. L'Assistant proactif de décélération renforce encore la capacité de la BMW 330e de rouler sans la moindre émission au niveau régional, tout en parcourant, si besoin est, de longs trajets de manière hautement efficace et écologique.

## **Recharger la batterie chez soi ou en déplacement, une affaire simple grâce aux solutions de recharge signées BMW 360° ELECTRIC.**

Hybride rechargeable, la BMW 330e peut être rechargée sur le réseau électrique. Grâce à une borne murale BMW i Wallbox d'une puissance de charge de 3,7 kW, installée à domicile ou au travail, il suffit de 2 heures 15 minutes pour recharger entièrement l'accumulateur haute tension lithium-ion déchargé et bénéficier ainsi de l'autonomie électrique maximale lorsqu'on reprend la route. En alternative, il est possible de recharger entièrement l'accumulateur haute tension de la BMW 330e en 3 heures 15 minutes sur une prise domestique conventionnelle. Les solutions de recharge proposées par BMW 360° ELECTRIC facilitent la recharge en cours de route. Via ChargeNow, un service de mobilité signé BMW i, les clients accèdent au plus grand réseau de bornes de recharge publiques au monde qui comprend plus de 30 000 bornes de recharge de différents prestataires dans 22 pays. BMW ConnectedDrive, l'application BMW ConnectedDrive App ou l'application ChargeNow raccourcissent et simplifient la recherche et l'utilisation des bornes de recharge proposées par ces opérateurs. La carte ChargeNow permet une facturation et un paiement confortable sans liquide.

Le raccordement de la voiture au réseau électrique passe par la prise de charge disposée dans l'aile avant côté conducteur entre le passage de roue et le montant avant. Une trappe dotée d'un système d'étanchéité intégré la protège des influences environnantes, telles que l'humidité et la poussière. La prise est dotée, quant à elle, d'un anneau lumineux qui indique à l'utilisateur les différents états de charge moyennant un code couleur. Lorsque l'anneau lumineux clignote en bleu, la BMW 330e est en mode recharge; une fois la recharge terminée, il émet une lumière verte permanente. Une lumière bleue permanente signifie que la recharge est temporairement suspendue. Lorsque l'anneau lumineux se met à clignoter en jaune, il signale un contrôle du système. Enfin, un clignotement en rouge indique l'inactivité du système de recharge. Pour raccorder la voiture à l'alimentation électrique, la BMW 330e est équipée d'un câble de charge standard logé dans une pochette dédiée dans le coffre et retenu par un filet. En cas d'absence de structure de recharge stationnaire, la batterie haute tension vide peut aussi être rechargée en cours de route jusqu'à un niveau de charge d'au moins 50 pour cent; il suffit pour ce faire d'activer le mode SAVE BATTERY à l'aide de la touche eDrive. De plus, le conducteur peut démarrer le moteur thermique indépendamment du mode actif en amenant le sélecteur sur l'axe S. La puissance maximale des deux systèmes d'entraînement est alors disponible en permanence alors qu'en même temps, l'état de charge de l'accumulateur haute tension est relevé à 80 pour cent.



### **Coffre au plancher plat et modularité du coffre entièrement préservée.**

Grâce à l'intégration astucieuse de l'accumulateur d'énergie haute tension (capacité: 7,6 kWh) dans le rangement situé sous le coffre à bagages, la BMW 330e dispose d'un plancher de chargement plat; son système de trappe optionnel avec le dossier de la banquette arrière fractionnable selon un rapport de 40/20/40 reste entièrement disponible. Le coffre offrant ainsi un volume de chargement primaire de 370 litres, la nouvelle BMW 330e se targue donc de l'aptitude au quotidien de toute berline de la BMW Série 3. En revanche, le volume de chargement secondaire offert par le bac de rangement sous le plancher du coffre est quelque peu réduit.

Afin d'obtenir un volume de chargement maximal, le réservoir sous pression en acier inoxydable prend la forme d'un demi-arçon; il est disposé sous la banquette arrière et offre un volume utile de 41 litres. Comme tous les véhicules à moteur à combustion, la BMW 330e dispose d'un système de filtre à charbon actif, le canister, qui absorbe les vapeurs de carburant. Sur les systèmes d'entraînement conventionnels, le canister est purgé dès que le charbon actif a atteint un taux de saturation défini et le carburant absorbé auparavant est réintroduit dans le cycle de combustion du moteur. Le moteur thermique de la BMW 330e ne tournant pas en permanence, les occasions se prêtant à une purge du filtre à charbon actif sont plus rares. La pression à l'intérieur du réservoir de carburant s'en trouvant sensiblement augmentée, le réservoir en acier inoxydable de la BMW 330e est conçu pour résister à une pression maximale de 340 mbars.

Autre avantage de l'implantation intelligente de tous les composants de l'entraînement électrique: la répartition équilibrée des charges sur essieux – 50 pour cent sur l'essieu avant, 50 pour cent sur l'essieu arrière – reste inchangée. Elle fait partie des fondamentaux sur lesquels reposent le comportement routier dynamique et l'excellente maniabilité distinguant toutes les BMW Série 3.

### **Interconnexion maximale grâce à BMW ConnectedDrive.**

BMW ConnectedDrive est synonyme d'interconnexion du conducteur, de sa voiture et de son environnement. Outre la Gestion intelligente des flux d'énergie en association avec un système de navigation BMW décrit plus haut, le système équipant la BMW 330e permet à tout moment d'accéder aux informations clés de la voiture. À bord, le conducteur peut, entre autres, faire afficher l'état de charge, les bornes de recharge publiques proposées par ChargeNow et la distance parcourue sur l'écran de bord ou bien programmer une préclimatisation du véhicule. À cet effet, la BMW 330e est dotée de série d'un système de chauffage et de climatisation d'appoint d'une puissance de

5 kW que l'on peut lancer directement via une touche de la clé de contact, l'application BMW ConnectedDrive installée sur le smartphone du client ou encore en programmant une minuterie de deux semaines comprise dans le système de commande iDrive. L'heure de la prochaine activation s'affiche ensuite sur l'écran de contrôle et le conducteur a la possibilité de modifier les horaires à sa guise. Si le chauffage ou le refroidissement sont activés pendant la recharge, cela n'a aucune incidence négative sur l'autonomie électrique.

# 3 La nouvelle BMW 330e.

## 3.4 Fiche technique.



| BMW 330e Berline                               |                 |   |
|--|-----------------|---|
| <b>Carrosserie</b>                             |                 |   |
| Nombre de portes / de places                   |                 | 4/5   |
| Longueur / largeur / hauteur (à vide)          | mm              | 4633/1811/1429  |
| Empattement                                    | mm              | 2810  |
| Voie AV / AR                                   | mm              | 1543/1583   |
| Garde au sol                                   | mm              | 140   |
| Diamètre de braquage                           | m               | 11,3  |
| Capacité réservoir                             | env. l          | 41  |
| Huile moteur <sup>1)</sup>                     | l               | 5,25  |
| Poids à vide selon DIN / UE                    | kg              | 1660/1735   |
| Charge utile selon DIN                         | kg              | 535   |
| PTMA   | kg              | 2195  |
| Charge autorisée sur essieu AV / AR            | kg              | 1000/1260   |
| Poids remorquable (12%)<br>freiné / non freiné | kg              | --/--   |
| Charge autorisée sur toit / crochet d'attelage | kg              | 75/--   |
| Volume du coffre                               | l               | 370   |
| Coeff. de traînée x maître-couple              | cx x S          | 0,27 x 2,20   |
| <b>Système d'entraînement</b>                  |                 |   |
| Concept  |                 | hybride complet, machine synchrone à aimants permanents   |
| Puissance système                              | kW/ch           | 185 / 252   |
| <b>Moteur à essence</b>                        |                 |   |
| Type / nombre de cylindres / de soupapes       |                 | en ligne / 4 / 4  |
| Technologie moteur                             |                 | technologie BMW TwinPower Turbo : turbocompresseur du type Twin Scroll (double entrée), injection directe High Precision Injection, distribution VALVETRONIC entièrement variable, système de calage variable des arbres à cames double Vanos |
| Cylindrée réelle                               | cm <sup>3</sup> | 1998  |
| Course / alésage                               | mm              | 94,6/82,0   |
| Rapport volumétrique                           | /1              | 11,0  |
| Carburant                                      | RON             | mini. 91  |
| Puissance                                      | kW/ch           | 135/184   |
| à un régime de                                 | tr/mn           | 5000 à 6500   |
| Couple   | Nm              | 290   |
| à un régime de                                 | tr/mn           | 1350 à 4250   |
| <b>Moteur électrique</b>                       |                 |   |
| Technologie moteur                             |                 | technologie BMW eDrive : moteur électrique synchrone intégré dans la boîte Steptronic à 8 rapports, fonction de générateur pour la récupération d'énergie pour l'accumulateur haute tension   |
| Puissance de pointe <sup>3)</sup>              | kW/ch           | 65/88   |
| à un régime de                                 | tr/mn           | 2500  |
| Couple   | Nm              | 250   |
| à un régime de                                 | tr/mn           | 0 à 2500  |
| <b>Accumulateur haute tension</b>              |                 |   |
| Technique d'accumulation                       |                 | lithium-ion / sous plancher, sous le coffre à bagages   |
| Tension  | V               | 293   |
| Capacité énergétique (brute)                   | kWh             | 7,6   |
| Durée de charge (charge de 80%)                |                 | 1,6 h à 3,7 kW (16 A / 230 V)   |

**BMW 330e Berline**

**Dynamisme de conduite et sécurité**

|                                   |  |      |
|-----------------------------------|--|------|
| Suspension AV                     | essieu à jambes de suspension à double articulation ; construction en aluminium ; déport de chasse négative ; faible déport au sol ; compensation des forces latérales, effet antiplongée  |      |
| Suspension AR                     | essieu à cinq bras ; construction légère en acier  |      |
| Freins AV                         | freins à disque à étrier flottant et piston unique, ventilés   |      |
| Freins AR                         | freins à disque à étrier flottant et piston unique, ventilés   |      |
| Systèmes d'aide à la conduite     | série : DSC avec ABS et DTC (Contrôle de traction dynamique), Contrôle du freinage en courbe CBC, assistant au freinage DBC, fonction freins secs, compensation antifading, assistant de démarrage   |      |
| Équipement sécuritaire            | série : airbags frontaux conducteur et passager avant, airbags latéraux conducteur et passager avant, airbags protège-tête avant et arrière, ceintures de sécurité à trois points et enrouleur automatique sur toutes les places, à l'AV avec blocage, prétensionneur et limiteur d'effort des sangles, capteurs de choc, indicateur de dégonflage des pneus |      |
| Direction                         | à crémaillère à assistance électromécanique (EPS), fonction Servotronic<br>option : Direction sport variable   |      |
| Démultiplication totale direction | /1   | 15,0 |
| Pneus AV / AR                     | 205/60 R16 92W   |      |
| Jantes AV / AR                    | 7,0J x 16 alliage léger  |      |

**Boîte de vitesses**

|                       |                              |       |
|-----------------------|------------------------------|-------|
| Type de B.V.          | B.V. Steptronic à 6 rapports |       |
| Démultiplication B.V. |                              |       |
| I                     | /1                           | 4,714 |
| II                    | /1                           | 3,143 |
| III                   | /1                           | 2,106 |
| IV                    | /1                           | 1,667 |
| V                     | /1                           | 1,285 |
| VI                    | /1                           | 1,000 |
| VII                   | /1                           | 0,839 |
| VIII                  | /1                           | 0,667 |
| AR                    | /1                           | 3,317 |
| Rapport de pont       | /1                           | 2,929 |

**Performances routières**

|  |       |         |
|--|-------|---------|
| Rapport poids / puissance du système (selon DIN) | kg/kW | 9,0     |
| Accélération 0 à 100 km/h                        | s     | 6,1     |
| Vitesse maxi.                                    | km/h  | 225     |
| Vitesse maxi. en tout électrique                 | km/h  | 120     |
| Autonomie en tout électrique (NEDC)              | km    | 37 à 40 |

**BMW EfficientDynamics**

|                 |   |
|-----------------|---|
| Fonctionnalités | technologie BMW eDrive, récupération de l'énergie libérée au freinage avec indication de l'énergie récupérée, direction à assistance électromécanique, fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques spécifique à l'hybride, mode ECO PRO, construction légère intelligente, gestion de périphériques asservie aux besoins, compresseur de climatisation débrayable, pompe à huile gérée par cartographie, couple conique à qualités de mise en température optimisées, pneus à résistance réduite au roulement |
|-----------------|---|

**Consommation selon cycle ECE<sup>2)</sup>**

|  |            |             |
|--|------------|-------------|
| avec monte pneumatique de série        |            |             |
| Cycle mixte                            | l/100km    | 2,1 à 1,9   |
| CO <sub>2</sub> dû au carburant        | g/km       | 49 à 44     |
| Consommation de courant en cycle mixte | kWh/100 km | 11,9 à 11,0 |
| Norme antipollution respectée          | Euro 6     |             |

Fiche technique valable pour les marchés ACEA / données concernant l'homologation en partie pour l'Allemagne seulement (poids)

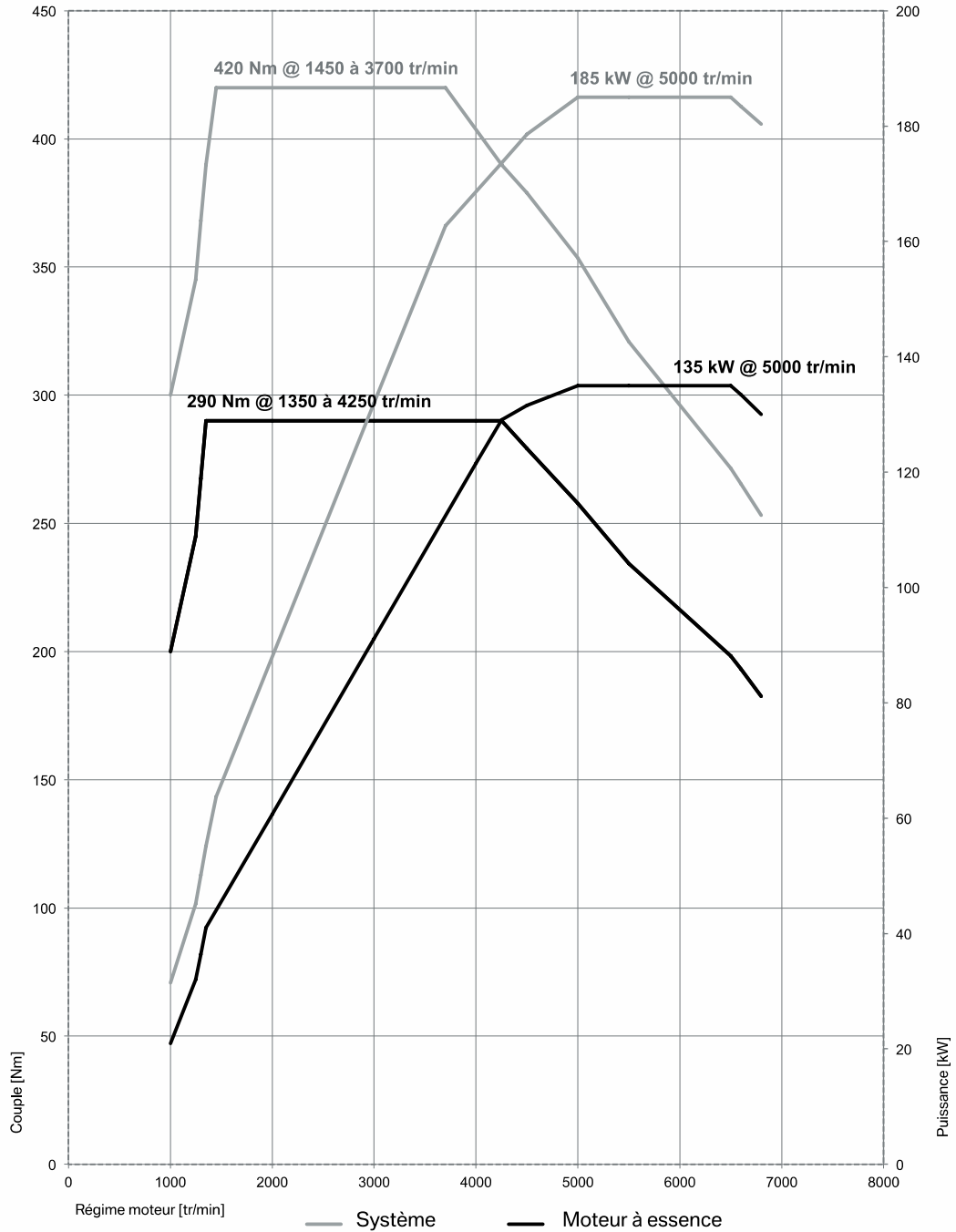
<sup>1)</sup> Volume d'huile à la vidange

<sup>2)</sup> Consommation et émissions de CO<sub>2</sub> dépendant des dimensions de pneus choisies

<sup>3)</sup> Conf. à la norme ECE R-85

### 3 La nouvelle BMW 330e.

#### 3.5 Caractéristiques de puissance et de couple.



### 3 La nouvelle BMW 330e. 3.6 Dimensions extérieures et intérieures.

