

Seidenstraßen-Tour: Prolog mit einem Range Rover

Hybrid

Von Peter Schwerdtmann

Gestern fiel in Berlin der Startschuss für die diesjährige Land Rover Experience-Tour, deren Teilnehmer sich über 16 000 Kilometer ins indische Mumbai vorankämpfen sollen, wo sie am 15. Oktober eintreffen sollen. Begleitet wird die Tour auch von drei Prototypen des Range Rover Hybrid. Mit einem dieser großen Geländefahrzeuge mit Dieselmotor und Elektroantrieb nahmen wir jetzt am Prolog der Land Rover-Tour über die Seidenstraße nach Indien teil.

„Auch die längste Reise beginnt mit dem ersten Schritt“, soll einst der chinesische Weise Laotse gesagt haben, der möglicherweise an der alten Seidenstraße wohnte. Bei unserem Start zur dritten Etappe von Brüssel nach Düsseldorf auf das Land Rover-Schulungsgelände in Wülferath, fiel uns der erste „Schritt“ schwer. Die Autos waren zwar schon gut aus dem Werk in Solihull bis London und von London nach Brüssel gekommen, aber jetzt weigerte sich die Schranke im Parkhaus am Brüsseler Flughafen, den Weg nach Mumbai freizugeben.

Schwierigkeiten mit der Technik waren der Grund - mit der Schrankentechnik - nicht mit der unserer drei Prototypen. Erst einmal freigelassen, liefen sie gut: ohne spürbare Übergänge zwischen Elektro- und Dieselantrieb, weder beim Zuschalten des Verbrenners, noch beim Abschalten.

Der Verbrenner ist ein Selbstzünder, ein Drei-Liter-Sechszylinder (SDV6) mit 215 kW / 292 PS. Der Elektromotor von 35 kW / 48 PS stammt aus dem Hause ZF. Er wurde sehr platzsparend in die Acht-Gang-Automatik integriert. Beide Antriebe gemeinsam bringen es auf eine Systemleistung von 250 kW / 340 PS bei 4000 Umdrehungen pro Minute (U/min) und ein maximales Drehmoment von 700 Newtonmeter (Nm), wobei 170 Nm vom Elektromotor stammen, der sein Moment von Drehzahl Null an entwickelt.

Die Fahrleistungen passen mit 218 km/h Höchstgeschwindigkeit für den Range Rover

Hybrid und 225 km/h für den Range Rover Sport Hybrid dazu. Beide beschleunigen in weniger als sieben Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Werte liegen auf demselben Niveau wie bei einem Achtzylinder, doch der Kraftstoffverbrauch und damit auch die Kohlendioxidemissionen liegen um mehr als ein Viertel günstiger als beim Benziner und 14 Prozent besser als bei einem Diesel: Bei 6,4 Litern auf 100 km/h entsprechend 168 Gramm CO₂ pro km. Auch Range Rover hat das Ziel Acht-Zylinder-Fahrleistungen mit Sechs-Zylinder-Verbrauch also bereits mit einem relativ kleinen elektrischen Anteil erreicht. Und das mit der Optimierung aller Nebenaggregate und bei Verwendung erprobter Komponenten.

Der Elektroanteil des Antriebs wiegt rund 120 Kilogramm. Dieser Wert enthält auch die 49,2 kg der 266-Volt-Lithiumionen-Batterie von 1,79 kWh von Johnson Controls mit Saft-Zellen, die in der Spitze 50 kW Leistung abgeben kann. Mit dieser Batterie, die aus Saft-Zellen besteht, können die Hybrid-Range-Rover rund 1,5 Kilometer elektrisch fahren.

Die Seidenstraßen-Tour sehen die Ingenieure, die ihre Prototypen begleiten, als eine abschließende Praxiserprobung mit Fahrern, die den Range Rover Hybrid so fordern werden, wie sie es von einem Range Rover gewohnt sind - auf jeden Fall ohne Rücksicht auf die neuen Systeme. Denn nur der Hybridantrieb ist ein guter Hybridantrieb, mit dem ein Fahrer fahren kann, wie er es gewohnt ist. Achtloses Fahren ohne Komforteinbußen oder Einschränkungen bei den Eigenschaften eines Modells sollen das Leitmotiv sein.

Wie das mit den Geländeeigenschaften des Range Rover Hybrid aussieht, ließen uns die Experten auf dem riesigen Fahrertrainingsgelände von Land Rover in Wülfrath selbst erfahren, mit dem Ergebnis: der Range Rover Hybrid ist ein echter Range Rover. Auch ihm macht im Gelände so schnell keiner etwas vor. Im Frühjahr 2014 werden der Range Rover Hybrid und der Range Rover Sport Hybrid in Deutschland in den Handel kommen. Der Preis soll bei 120 000 Euro liegen (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel:



Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.



Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.



Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.



Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.



Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.
Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.



Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.



Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.
Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.



Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.



Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.
Seidenstraßen-Tour: Prolog mit dem Range Rover Hybrid.



Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid.



Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid.

Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid.



Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid.



Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid.
Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid.



Seidenstraßen-Tour.