
Unterwegs mit dem Seat Leon e-Hybrid zu den alten Römern in Xanten

Von Hans-Robert Richarz, cen

Die Entscheidung der UNESCO kam genau zur richtigen Zeit. Als die Sonderorganisation für Bildung, Wissenschaft, Kultur und Kommunikation der Vereinten Nationen Ende Juli in der chinesischen Hafenstadt Fuzhou den niedergermanischen Limes zum Weltkulturerbe ernannte, lag die Entscheidung auf der Hand: Der Ausflug mit dem Seat Leon FR 1.4 e-Hybrid, der als Testwagen an der Steckdose in der Garage Strom tankte und auf seine Erprobung wartete, sollte nach Xanten führen.

Das 20.000-Einwohner-Städtchen am Niederrhein gilt mit seinem archäologischen Park, wo bedeutende Funde aus der Römerzeit zu besichtigen sind, als wichtiges Zentrum am sogenannten „nassen Limes“. Darunter ist der 385 Kilometer lange Bereich des Rheins zwischen Bad Breisig und seiner Mündung in die Nordsee gemeint. Er machte einen wichtigen Teil der befestigten Grenze des Römischen Reichs zwischen der Donaumündung am Schwarzen Meer und Schottland aus.

Colonia Ulpia Traiana hieß Xanten zur Römerzeit und zählte um 100 n. Chr. mit rund 10.000 Einwohnern als Standort von mindestens einer Legion Soldaten zu den 150 höchstrangigen Städten des gesamten römischen Reiches. Längst nicht jeder Einwohner war von Geburt an Römer, und es wurde nicht nur Latein gesprochen. Neben einheimischen und zugezogenen Germanen ließen sich auch Gallier und Menschen aus anderen Teilen des römischen Reiches hier nieder. Ein Auto aus Spanien wie der Seat Leon passt also heute bestens hierher ins multikulturelle Xanten von einst.

Auf den allerersten Blick scheint dem Fahrzeug etwas zu fehlen – das „E“ auf dem Nummernschild nämlich, das ihn als Elektrofahrzeug ausweisen würde. Doch tatsächlich ist der Leon FR 1.4 e-Hybrid voll E-Kennzeichen-tauglich. Nur einige der Zulassungsbehörden nicht, die sich wegen der Pandemie beim bürokratischen Aufwand für die Erteilung eines solchen Schilds überfordert fühlten. Erstaunlich, wofür Corona überall als Entschuldigung dient.

Durch und durch spanisch

Doch der E-Kennzeichen-Mangel ist der einzige Schönheitsfehler des Fahrzeugs. „Seats Bestseller Leon ist jetzt auch elektrifiziert erhältlich als Plug-in-Hybrid“, sagt Vorstandsvorsitzender Wayne Anthony Griffiths bei der Vorstellung des e-Hybrids. Inzwischen bietet Seat zwei weitere Modelle mit dieser Technologie an, den Tarraco e-Hybrid und den Leon Sportstourer e-Hybrid. Design, Entwicklung und Produktion des Leon e-Hybrid fanden beziehungsweise finden in Barcelona statt.

Gestaltung und Proportionen des Autos dürften aber niemandem spanisch vorkommen, wie seit dem 16. Jahrhundert zu Zeiten des spanisch/deutschen Königs Karl V. alles hierzulande Fremdländische bezeichnet wird. Der Innenraum wirkt aufgeräumt, die Sitze bieten auf allen fünf Plätzen Komfort auch bei längeren Strecken, das Geräuschniveau ist – bei rein elektrischer Fahrweise sowieso, aber auch mit Verbrenner-Unterstützung – angenehm leise, selbst der Gesang von Reifen und Wind bleibt im Rahmen. Gewöhnungsbedürftig für FahrerIn oder Fahrer dürfte lediglich sein, dass Knöpfe und Schalter für die Bedienung weitgehend fehlen. Das Meiste geschieht über die Berührung von Tasten im Bereich von Radio und Navigation. Aber das müssten Menschen mit durchschnittlicher Intelligenz rasch im Griff haben.

Der Leon, auf Spanisch der Löwe, tritt als starke Persönlichkeit auf und zeichnet sich

durch seine glatten fließenden Oberflächen und der ansehnlichen von Mischung von Kanten und Kurven an den richtigen Stellen aus. Sie lassen schon im Stand vermuten, dass mit eindrucksvoller Dynamik zu rechnen ist, wenn Elektro- und Vierzylinder-Benzinmotor, die zusammen 204 Pferde auf Trab bringen können, los gelassen werden. Immerhin sorgt die Kraft zweier Herzen bei Bedarf dafür, dass der beladen gut zwei Tonnen schwere Wagen in weniger als acht Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigen kann.

Ohne CO2 durch Xanten

Der Antrieb lässt sich unterschiedlich einstellen: Ist die Batterie geladen (Ladezeit an der Wallbox etwa dreieinhalb Stunden, an der Steckdose sechs), startet das Fahrzeug elektrisch. Der Hybridantrieb tritt in Kraft, wenn der Ladezustand der Batterie unter ein bestimmtes Niveau sinkt oder die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 140 km/h überschreitet. Das geschah während der Fahrt auf der A3 von Köln an den Niederrhein des Öfteren, so dass für die letzten Kilometer durch Xanten zum archäologischen Park die Batterie noch genügend Energie besaß, um hier den Wagen abgasfrei laufen zu lassen. Insgesamt reicht deren Kapazität bei voller Ladung realistisch für je nach Fahrweise zwischen 60 und 70 Kilometer. Im Alltagsbetrieb also meist ausreichend für den Weg zur Arbeit und zurück.

Wenn mehrere längere Strecken kombiniert werden und die Kapazität der Batterie dadurch überschritten wird, ist der Hybridmodus gefragt. In diesem Fall ist der Elektromotor nicht mehr der Standardantrieb und es ist am besten, die Strecke in das Navigationssystem einzugeben, damit das Fahrzeug stets den optimalen Fahrmodus ermitteln kann. „Im automatischen Hybridmodus kann das Fahrzeug mithilfe des Navigationssystems die Nutzung der Batteriekapazität verwalten. So kommt im Stadtverkehr ausschließlich der Elektromotor zum Einsatz, der jedoch auf den Schnellstraßenabschnitten zum Sekundärtrieb wird. Ziel ist es, den Elektroantrieb optimal zu nutzen und die nächste Ladestelle mit einer leeren Batterie zu erreichen“, erläutert Gerhard Lux, Leiter der Entwicklung von Hybrid- und Elektroantrieben bei Seat. Bei komplexeren Strecken mit Zwischenstopps legt die „Intelligent Hybrid“-Funktion fest, welcher Antrieb verwendet wird.

Diese Aufgabe machte sich auf dem Weg an den Niederrhein bezahlt. Glücklicherweise wurde das Gelände der einstigen römischen Siedlung in Xanten seit dem Mittelalter kaum besiedelt. So konnten deren Überreste seit 1977 im Archäologischen Park geschützt, erforscht und präsentiert werden. Originalgetreue Nachbauten wie der Hafentempel und das Amphitheater, die Stadtmauer, Wohnhäuser und Badeanlagen geben einen lebendigen Eindruck vom römischen Alltag in Germanien. Ein Besuch ist genauso lohnend wie ein Gang durch die malerische Altstadt von Xanten.

Nach dem Ausflug an den Niederrhein und der Probefahrt mit dem Seat Leon FR 1.4 e-Hybrid fiel der Abschied vom Fahrzeug nicht leicht. Das Auto hat in jeder Hinsicht einen guten Eindruck hinterlassen, weil es einen vernünftigen und alltagstauglichen Kompromiss zwischen rein elektrischer Fahrweise für die Kurz- und Vierzylinderbetrieb für die Langstrecke bietet. (aum/hrr)

Daten Seat Leon FR 1.4 e-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,80 x 1,44

Radstand (m): 2,68

Motor: Plug-in-Hybrid, Vierzylinder Benziner, 1395 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 110 kW / 150 PS bei 5000–6000 U/min

Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1550–3500U/min

Elektro-Motor: 85 kW / 115 PS

Systemleistung kurzzeitig: 150 kW / 204 PS

Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 9,0 kWh

Elektr. Reichweite nach NEFZ: 75 – 72 km

Systemleistung kurzzeitig: 150 kW / 204 PS
Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,5 Sek.
Kraftstoffverbrauch, kombiniert: 1,4Liter/100 km
Stromverbrauch, kombiniert: 12,0–11,6 kWh/100 km
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 32–31 g/km (Euro 6 AP)
Leergewicht / Zuladung: min. 1614 kg / max. 446 kg
Kofferraumvolumen: 270/1191 Liter
Wendekreis: 10,5 m
Bereifung: 205/55 R16
Basispreis: 35.080 Euro

Bilder zum Artikel



Seat Leon e-Hybrid vor dem archäologischen Park in Xanten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Seat Leon e-Hybrid vor dem archäologischen Park in Xanten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Seat Leon e-Hybrid vor dem archäologischen Park in Xanten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Seat Leon e-Hybrid vor dem archäologischen Park in Xanten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Seat Leon e-Hybrid vor dem archäologischen Park in Xanten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Der Hafentempel im archäologischen Park in Xanten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Der Hafentempel im archäologischen Park in Xanten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Amphitheater im archäologischen Park in Xanten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Römer-Museum im archäologischen Park in Xanten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/LVR



Römer-Museum im archäologischen Park in Xanten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz
