

Interessantes

2. Hybridtreffen von prius-freunde.de



Der erst 2012 erscheinende Prius Plug-in stand für Probefahrten bereit.

Lüneburg. Bereits zum zweiten Male trafen sich die Freunde des Hybridautos Toyota Prius zum Hybridtreffen in Lüneburg, wiederum stellte das Autohaus S & K seine Räumlichkeiten zur Verfügung und betreute die Gäste, die Autowaschanlage durfte zu einem Spottpreis genutzt werden und die Hebebühne stand zur freien Verfügung.

„Hybrid-Papst“ Dipl.-Ing. Hans-Peter Wandt stand für Fragen zur Verfügung, er hielt im Anschluss in der Leuphana-Universität einen Vortrag zur Frage: „Was wird uns morgen antreiben?“

Schon seit 14 Jahren Hybridautos

Nicht jeder wird wissen, dass es den Prius bereits seit 14 Jahren zu kaufen gibt, der derzeitige ist bereits die dritte Generation, Toyota hat einen großen Entwicklungsvorsprung, den die deutschen Hersteller derzeit versuchen aufzuholen, beginnend natürlich bei den großen Geländewagen und den Luxuslimousinen, wo es auf den letzten Euro und Stückzahlen nicht ankommt. Durch den steigenden Ölpreis und die CO₂-Diskussion der letzten zwei Jahre rückte das Thema Elektromobilität und Hybrid in den Vordergrund. Aus diesem Grunde bietet Toyota neben dem futuristischen Prius inzwischen auch den konventionellen Auris in der Golfklasse mit Hybridantrieb an. Beiden gemein ist der Antriebsstrang mit dem Benzinmotor mit 73 KW (99 PS) und dem Elektromotor mit 60 KW, kombinierte Systemleistung ist also 100 KW (136 PS). Die Kraft wird über ein stufenloses Getriebe übertragen. Für 2012 ist neben einem Prius-Hybridvan sogar in der Poloklasse ein Hybrid angekündigt: Der neue Yaris dürfte spätestens dann den Hybridantrieb zum Massenphänomen machen.

Plug and Play für's Auto

In der zweiten Jahreshälfte 2012 erscheint der erste Plug-in-Hybrid, er kann mit seiner großen Batterie 20 km rein elektrisch fahren (80-100 km sind Entwicklungsziel) und an jeder herkömmlichen Steckdose aufgeladen werden, aber der herkömmliche Verbrennungsmotor lädt die Batterie ebenfalls auf. Obwohl der Plug-in erst in einem Jahr auf den Markt kommt, hatte Toyota ein Vorserienfahrzeug, das auch bei der Ökorallye Bibendum dabei war, nach Lüneburg gebracht. Es wurde von den Priusfahrern umschwärmt und Probefahrten waren gefragt. Die BZ nutzte die Gelegenheit und stieg mit ein. Es ist schon ein faszinierendes Erlebnis, wenn sich ein Auto völlig ohne Motorgeräusch in Gang setzt und man nur ganz leise die Reifen hört. Der Elektromotor schiebt den vollbeladenen Wagen sehr kraftvoll an, alles passiert fließend, sehr leise. Unmerklich schaltet sich der Verbrennungsmotor beim vollen Beschleunigen dazu, um sich nach kurzer Zeit mit gleichbleibender Geschwindigkeit wieder abzuschalten. Man würde davon rein gar nichts merken, gäbe es nicht eine entsprechende Anzeige im Cockpit, die verrät, wann welcher Motor läuft und wann zum Beispiel die Batterie beim Bremsen geladen wird (Rekuperation). Auch die Schaltvorgänge sind stets samtig, das ganze System zeigt eine erstaunliche Reife.



Interessanter Vortrag vom Hybridpapst

Dann fuhren die 30 Prius zur Leuphana-Universität. Wandt legte die Entwicklung des Elektroautos dar, er vergaß nicht den ersten Elektrowagen, den Lohner-Porsche: Er verfügte über vier kleine Radnabenmotoren und seine Bleibatterie wog 1,8 Tonnen. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 60-70 km/h, später wurde er zum Hybrid weiter entwickelt.

Hans-Peter Wandt gab einen Ausblick auf zukünftige Antriebskonzepte. „Die Ansprüche an das Auto verändern sich: Auf dem Lande werden weiterhin größere Distanzen zurückgelegt, in den Metropolen dagegen hat u.a. das Handy das Auto als größtes Statussymbol abgelöst. CO₂ und Klimawandel sind das Thema, die Leute wollen sparsamere Autos. Der Ölbedarf wird weiter steigen (Stichwort China und Indien), dadurch wird der Ölpreis ebenfalls klettern – bei begrenzten Ölvorkommen. Heute haben 68,2 % der Amerikaner ein Auto, in China liegt die Quote bei 2,4 % - dabei wird es nicht bleiben!“

Es scheint, als liege die CO₂-Lösung nahe, denn ein Elektroauto mit rein regenerativ erzeugtem Strom würde nur 5 g CO₂/100 km verursachen – heute allerdings liegt sein Ausstoß wegen Kohle und Öl noch bei 115 g – das schafft ein guter Diesel bei 4,5 l Verbrauch/100 km auch, ebenso ein Prius.

In absehbarer Zeit zeichnet sich keine Lösung für den Zielkonflikt ab: Reine Elektroautos bieten eine sehr niedrige Reichweite bei sehr hohen Kosten. Der neue Mitsubishi i-Miev hat laut Prospekt eine Reichweite von 150 km, eine Testzeitschrift ermittelte mit etwas Autobahnanteil und eingeschalteter Heizung nur noch ganze 38 km Reichweite – und das für einen Kleinwagen, der 35.000 Euro kostet.

Es bleibt also spannend, mal sehen, welchen Antrieb unsere Autos in 10, 20 und 30 Jahren haben werden.



CS

„Hybridpapst“ Wandt (links) beantwortete nach seinem Vortrag noch zahlreiche Fragen.