

Die größten Mythen rund um Hybridfahrzeuge

- **Falschinformationen rund um Hybridfahrzeuge verunsichern Autofahrer**
- **Auch für die Landstraße und Autobahn eignet sich ein Hybrid**
- **Fahrzeuge mit Hybridantrieb schonen Umwelt, Nerven und Geldbeutel**

Martorell/Weiterstadt, 30. April 2021 – Plug-in-Hybridfahrzeuge sind eine wichtige Brücke auf dem Weg hin zu umweltfreundlicher Mobilität. Das erste Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV) der spanischen Marke SEAT – der SEAT Leon e-HYBRID (Kraftstoffverbrauch Benzin kombiniert: 1,4 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 12,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 32 g/km; CO₂-Effizienzklasse: A+)* – und ebenso andere Hybridfahrzeuge bieten nicht nur einen reinen Elektromodus, sondern sind dank modernster Technologien effizienter, sauberer und leistungsstärker als viele Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Neus Mesalles, Ingenieurin im Bereich Complete Vehicle bei SEAT, räumt mit den größten Mythen rund um das Thema Hybridantrieb auf, während sie im SEAT Leon e-HYBRID unterwegs ist.

Mythos 1: Der reine Elektromodus eignet sich nur für die Stadt

Mesalles startet ihre Fahrt in Barcelona. „**Das Fahrzeug ist so voreingestellt, dass der Motor, wann immer es möglich ist, im Elektromodus gestartet wird**“, erläutert sie. Unsere Ingenieurin ist im Elektromodus auf dem Weg zu ihrer Arbeitsstelle im 25 Kilometer entfernten Werk von SEAT in Martorell. „**Mit der rein elektrischen Reichweite des Fahrzeugs ist die Hin- und Rückfahrt problemlos möglich.**“ Der SEAT Leon e-HYBRID hat im Elektromodus eine Reichweite von bis zu 64 Kilometern (NEFZ).

Außerdem wird die Batterie auch unterwegs wieder aufgeladen. Der Schlüssel zur emissionsfreien Fahrt ist ein gefühlvoller Gasfuß. Über den Infotainment-Bildschirm zeigt der SEAT Leon e-HYBRID an, ob und wie er Energie verbraucht oder bei schonender Fahrweise zurückgewinnt. „**Wenn ich vom Gas gehe oder leicht bremsen, werden auf dem Display blaue Pfeile angezeigt. Sie weisen in Richtung Batterie. Auf diese Weise weiß der Fahrer, dass Energie erzeugt und in der Batterie gespeichert wird**“, erläutert Mesalles. Für den Fahrer fühlt es sich an, als würde das Auto automatisch ein wenig abbremsten. Und in der Tat wird durch eine Umkehr der Wirkungsweise des Elektromotors hin zu einem Generator die Bremsenergie in Strom umgewandelt und gespeichert. In den meisten Fällen reicht dank vorausschauender Fahrweise sogar die Bremsleistung der Motorbremse aus, sodass die mechanische Bremse nur selten benutzt werden muss.

Mythos 2: Der Hybrid ist nichts für Landstraße und Autobahn

Während der Probefahrt merkt Mesalles an: „**Oft wird der Elektromodus mit niedrigen Geschwindigkeiten assoziiert, wie sie für die Stadt typisch sind. Wir sind bereits mit der rein elektrischen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h unterwegs.**“ Auch auf der Landstraße oder der Autobahn sollte man vorausschauend fahren. Dann kann die Energierückgewinnung via Motorbremse abgeschaltet werden. Nimmt der Fahrer den Fuß vom Gas, gleitet der SEAT Leon e-HYBRID komfortabel, während sich die Geschwindigkeit kaum verringert. Das senkt den Verbrauch. So verändert sich die Definition von Fahrspaß schnell für

Hybridfahrer: Es geht nicht mehr um die höchste Geschwindigkeit und die schnellste Zeit – sondern den geringsten Verbrauch und die höchste elektrische Reichweite.

Mythos 3: Hybride haben einen höheren Verbrauch

Kaum in Martorell angekommen, muss die SEAT Ingenieurin zu einer Teststrecke in 50 Kilometer Entfernung fahren. Dafür wählt sie den Hybridmodus. **„Nun steuert das Hybridsystem die Kombination von Elektro- und Verbrennungsmotor je nach Fahrsituation, um eine maximale Energieeffizienz zu bieten“**, sagt sie. Beim Beschleunigen ist der Elektromotor effizienter, fürs gleichmäßige Fahren wird die Batterie geschont und der sparsame TSI-Motor übernimmt den Vortrieb. Das spürt die Ingenieurin vor allem beim Anfahren auf den ersten Metern: Der SEAT Leon e-HYBRID fährt zunächst rein elektrisch an und schaltet, sobald das Fahrzeug Schwung aufgenommen hat, den Verbrenner hinzu. Das führt zu einem drastischen Rückgang des Verbrauchs. Auch die CO₂-Emissionen werden so deutlich gesenkt.

Mythos 4: Hybridfahrzeuge bieten keinen Fahrspaß

Der SEAT Leon e-HYBRID ist auch für einen sportlichen Überholvorgang oder die flotte Autobahnfahrt zu haben: **„Dann laufen beide Motoren gleichzeitig und können maximale Leistung und Drehmoment abrufen“**, sagt Mesalles. Der Leon e-HYBRID liefert eine maximale Systemleistung von bis zu 150 kW (204 PS) und sprintet so in 7,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Auch im reinen Elektromodus spielen Hybridfahrzeuge ihre Stärken aus: Im Gegensatz zu Verbrennern steht dem Fahrer unmittelbar nach Drücken des Gaspedals die volle Kraft des Elektromotors zur Verfügung, was sich vor allem beim Sprint aus dem Stand oder bei Überholmanövern bemerkbar macht.

Mythos 5: Ist der Akku leer, verpufft der E-Vorteil

Im Hybridmodus ist nicht nur eine automatische Kombination der beiden Motoren möglich, sondern auch eine manuelle Konfiguration. Der Ladezustand der Batterie kann zur späteren Nutzung geschont werden, etwa wenn die elektrische Reichweite nur noch wenige Kilometer beträgt und man diese für die letzten Kilometer auf dem Weg zur Ladesäule verwenden möchte. Sollte die E-Reichweite nicht genügen, lässt sich die Batterie auch im Verbrennungsmodus des TSI-Motors aufladen. So bleiben die wenigen Emissionen außerhalb der Stadt.

Mythos 6: Hybride werden nie geladen

Trotz aller genannten Vorteile verbreiten Gegner der Technologie die Behauptung, dass viele Hybridfahrer ihre Autos gar nicht aufladen. Doch das Fraunhofer-Institut und das Karlsruher Institut für Technologie haben in einer gemeinsamen Studie festgestellt, dass Plug-in-Hybridfahrzeuge mit einer Reichweite von rund 60 Kilometern genauso viele Kilometer rein elektrisch zurücklegen wie Elektrofahrzeuge: bis zu 15.000 Kilometer pro Jahr.

Mythos 7: Hybride sind unkomfortabel

Das regelmäßige Laden bietet auch viele Vorteile jenseits des Fahrkomforts und der Umweltschonung: Ein über Nacht an der Ladesäule angeschlossenes Hybridfahrzeug kann über das Infotainment-System oder die SEAT Connect App klimatisiert werden. Im Winter beispielsweise ist es zu Fahrtbeginn warm im SEAT Leon e-HYBRID, im Sommer angenehm kühl.

Das erhöht nicht nur den Komfort, sondern auch die Reichweite, da der Strom zur Klimatisierung nicht aus den Batterien entnommen werden muss. Die Umwelt und den Geldbeutel freut's.

Mythos 8: Hybridautos sind teuer und bringen keine Vorteile

Apropos Geldbeutel: Ihren höheren Listenpreis machen Hybridautos mit ihren geringeren Kosten für Steuern und Benzin wett. Viele Länder bieten zudem üppige Förderungen für die Anschaffung von Hybridautos und die Installation von Ladestationen am heimischen Parkplatz an. Beim emissionslosen Fahren muss man sich zudem keine Gedanken über die Emissionsschutzgesetze machen, die europaweit in immer mehr Städten gelten. Reservierte Fahrspuren führen am Stau vorbei und kostenlose Parkplätze in bester Lage schonen Geldbeutel und Nerven.

„Mit einem Plug-in-Hybrid haben Sie die beruhigende Gewissheit, dass Sie genauso weit fahren können, wie Sie es von einem konventionellen Verbrenner gewohnt sind“, sagt die Ingenieurin. **„Sie sollten keine Angst davor haben, etwas Neues auszuprobieren. Die Kombination aus beiden Technologien – Elektro- und Verbrennungsmotor – bietet zahlreiche Vorteile“,** schließt Neus Mesalles ab.

Die SEAT S.A. ist das einzige Unternehmen in Spanien, das Automobile designt, entwickelt, produziert und vertreibt. Der multinational agierende Hersteller gehört zum Volkswagen Konzern, hat seinen Unternehmenssitz in Martorell (Barcelona) und verkauft Fahrzeuge unter den Marken CUPRA und SEAT. Zudem deckt die Geschäftseinheit SEAT MÓ Produkte und Lösungen für die urbane Mobilität ab.

Die SEAT S.A. exportiert mehr als 80 Prozent ihrer Fahrzeuge in mehr als 75 Länder. Das Unternehmen beschäftigt mehr als 15.000 Mitarbeiter in seinen drei Produktionsstätten in Barcelona, El Prat de Llobregat und Martorell, wo der SEAT Ibiza, der SEAT Arona, die Leon Familie und der CUPRA Formentor hergestellt werden. Darüber hinaus produziert die SEAT S.A. den Ateca in der Tschechischen Republik, den SEAT Tarraco in Deutschland und den SEAT Alhambra in Portugal. Im Herzen von Barcelona sitzt außerdem das Softwareentwicklungszentrum SEAT:CODE.

Die SEAT S.A. wird bis zum Jahr 2025 insgesamt fünf Milliarden Euro in die Entwicklung neuer Fahrzeugmodelle für die beiden Marken SEAT und CUPRA investieren – insbesondere zur Elektrifizierung der Modellpalette. Das Unternehmen will eine relevante Rolle bei der Elektrifizierung von urbanen Elektrofahrzeugen spielen, mit einem besonderen Fokus auf die Transformation der spanischen Automobilindustrie.

SEAT Pressekontakt

Melanie Stöckl
Leiterin Kommunikation
T/ +49 61 50 1855 450
melanie.stoeckl@seat.de

Sabine Stromberger
Sprecherin Produkt, Events und Lifestyle
T/ +49 61 50 1855 454
sabine.stromberger@seat.de

*Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und

leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ findest du unter www.seat.de/ueber-seat/wltp-standard.html

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z.B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik, verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen, spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen (www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.