

# Großer lautloser Drache

**Schweiz/China. Autokäufer warten auf günstige Einstiegsautos mit E-Antrieb – auch aus China. Doch Dongfeng schickt mit dem M-Hero 1 das absolute Gegenteil nach Europa. Auf Deutsch würde man bei diesem Auto von einem Monster sprechen. Da es aber aus China kommt, passt vielleicht Drache besser: Ein 1000-PS starkes Geländefahrzeug mit vier E-Motoren, das geräuschlos und abgasfrei über Stock und Stein geht. In der Schweiz startet die chinesische Marke nun den Verkauf des 3,4 Tonnen schweren und über fünf Meter langen E-Offroader im militärischen Look, den es im Heimatland auch mit schusssicherer Panzerung gibt.**

In der Schweiz startet die chinesische Marke nun den Verkauf des 3,4 Tonnen schweren und über fünf Meter langen E-Offroader im militärischen Look, den es im Heimatland auch mit schusssicherer Panzerung gibt. Entwickelt wurde er von der Mengshi Automobile Technology Company in Wuhan, einem Dongfeng-Tochterunternehmen. Das Wort Mengshi lässt sich mit Krieger übersetzen. Ganz so martialisch will man in Europa nicht auftreten. Daher nur die Kurzform M-Hero.

Doch etwas Waffenbegeisterung ist geblieben. Im Inneren bilden Türgriff sowie ein Teil der Verkleidung die Form einer Pistole. Der Wagen ist für Jäger, Förster und Landwirte, die sich oft abseits geteeter Straßen bewegen, konzipiert. Die Bodenfreiheit beträgt zwischen 23 und 33,5 cm. Bis zu 90 cm Wassertiefe machen dem E-Auto nichts aus. Allrad-Antrieb ist hier wörtlich gemeint: Jedes Rad wird von einem E-Motor angetrieben. An beiden Achsen arbeiten jeweils zwei Motoren. Sie lassen sich separat oder gekoppelt betreiben, je nach Beschaffenheit des Untergrunds. Es gibt spezielle Fahrmodi für Matsch, Geröll, Sand, Wasser und Schnee. In Summe leisten die vier Motoren 800 kW (1.088 PS) und ein Drehmoment von 1.400 Newtonmetern.

Vermutlich wird man den M-Hero 1 nicht nur auf Feldwegen, sondern auch in Innenstädten antreffen. Doch die Parkplatzsuche wird bei 5,10 m Länge und 2,08 m Breite ohne die Außenspiegel zur Herausforderung. Auch das Gewicht von 3,4 Tonnen wird beim Bürgersteigparken sowie in einigen Parkhäusern zum Problem. Das Auto ist 1,94 m hoch, so dass man ausklappbare Trittbretter benötigt, um einsteigen zu können. Doch für seine Größe ist der M-Hero 1 erstaunlich agil. Das liegt an der Hinterradlenkung. Die Räder schlagen bis zu 10,6 Grad ein. Der Wen-



dekreis beträgt 10,2 Meter. Im Krebs-Modus bewegt sich das E-Auto seitlich vorwärts.

Auf geteerten Straßen beschleunigt der M-Hero 1 in 4,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Die Motoren sind bei Tempo 180 abgeregelt. Mit der 142,7 kWh fassenden Batterie soll er bis zu 450 km (WLTP) weit kommen. Leider springen die Chinesen beim Laden zu kurz. An der Wallbox lädt der Wagen mit 11 kW Wechselstrom. Beim Gleichstrom am Schnelllader liegt die Leistung bei maximal 100 kW. In Regel gehen Hersteller bis zum doppelten Wert der Batteriekapazität. Das wären in diesem Fall 284 kW. Somit dauert ein Ladevorgang 47 Minuten. Doch bezieht sich die Herstellerangabe auf eine Schnellladung von 30 auf 80 Prozent Ladezustand. Normalerweise geben Hersteller die Minuten für eine Ladung von 10 bis 80 Prozent an.



Die maximale Zuladung beträgt beim M-Hero 1 rund 500 kg. Für einen Fünfsitzer ist das nicht viel. Der Kofferraum fasst 452 Liter und 1137 Liter, wenn die

Rückbank elektrisch umgelegt wird. Das Einladen schwerer Gegenstände ist nicht einfach, da die Ladekante extrem hoch liegt. Über einen Knopf im Kofferraum kann man das Heck dank der Luftfederung einige Zentimeter absenken.

Auf der Außenseite der seitlich öffnenden Hecktür befindet sich eine abschließbare Box, die noch mal 20 Liter Stauraum bietet. Auf dem Dach dürfen mit Trägern bis zu 150 kg transportiert werden. Mit der optionalen Anhängerkupplung zieht der Offroader bis zu 2500 kg. Das dürfte allerdings die Reichweite wie Grün-Tee-Eis in der Sonne schmelzen lassen.

Die große Batterie im Boden gibt auch Energie ab. Wer in der Natur, fern jeglicher Steckdosen, ein elektrisches Gerät betreiben möchte, nutzt den 220 Volt Anschluss im Kofferraum. Allerdings entsprach der im Testfahrzeug noch dem chinesischen Standard.



Das dürfte bis zur Auslieferung behoben sein. Der Innenraum steht im starken Kontrast zu den kantigen Linien und der militärischen Anmutung der Karosserie. Hier dominieren Leder mit aufwändigen Ziernähten, Holz und satiniertes Stahl. Ein Hochleistungsfilter, Ionisator und Duftspender sorgen für angenehme Luft im Innenraum. Mit 2,95 Metern Radstand, genießen Passagiere auf der Rückbank viel Beinfreiheit. Die Sitze sind beheizt oder belüftet. Auf Wunsch gibt es eine Massage. Im Fond lassen sich aus dem Rücken der Vordersitze zwei massive und stabile Tische ausklappen, die jeden Bahnfahrer vor Neid erblasen lassen. Überhaupt wirkt es im Innenraum mehr wie in einem Privatjet. Den Eindruck unterstützen auch die zwei Gangwahlhebel in der Mittelkonsole. Sie erinnern an Beschleunigungshebel im Flugzeug. Der linke ist tatsächlich für die Wahl des Vorwärts- oder Rückwärtsgangs. Mit dem rechten Teil wählt man den Fahrmodus.

Neben einem Head-up-Display hat der Fahrer sei-





ne Informationen in einem 12,3 Zoll großen LCD-Bildschirm im Blick. In gleicher Größe hat auch der Beifahrer einen eigenen Bildschirm. Die zentralen Fahrzeugeinstellungen, Navigation und Infotainment wählt man auf dem berührungsempfindlichen Display (15,6 Zoll) in der Mitte. Auch der Rückspiegel ist ein Monitor. Hier sieht man das Bild einer Kamera auf dem Dach. Bei knapp zwei Metern Höhe dürfte sie selbst bei Fahrten durch Match sauber bleiben. Diverse Kameras und Bildberechnungen liefern auf dem mittleren Bildschirm Aufnahmen von den Seiten, den Rädern und dem Unterboden. Das ist bei Geländefahrten mit bis zu 45 Grad Steigung hilfreich, da man durch die Frontscheibe dann nur noch Himmel sieht. Die passende Musik zur Fahrt kommt aus 16 Lautsprechern, die der dänischen Anbieter Dynaudio beisteuert.

Außen gefährlicher Drache, innen Salon-Atmosphäre, lautet das Fazit. Das hat natürlich seinen Preis: Der liegt bei umgerechnet 153.000 Euro. Der Importeur Noyo startet nun mit dem Verkauf in der Schweiz, doch im Laufe des Jahres folgen Deutschland sowie weiteren europäische Länder. Der M-Hero 1 dürfte eines der außergewöhnlichsten EAutos im aktuellen Angebot sein. Doch vielleicht begeistert er ein Publikum für die Elektromobilität, die bislang keinen Gedanken daran verschwendet hat.

Text: Auto-Medienportal.Net/Dirk Kunde Fotos: Dongfeng

