

Teil 1: Von München nach Stuttgart

Die Elektrifizierung des Fuhrparks birgt viele Vorteile – und einige Nachteile. Autoflotte hat sich auf elektrisierende Deutschlandtour begeben und Menschen sowie Unternehmen besucht, denen Strom am Herzen liegt.



Vorm Eingang der verschneiten ADAC-Zentrale hätte der ID.3 schnell laden können. Zwischen der Redaktion und dem ADAC liegen aber bloß neun Kilometer

Lass uns das machen. Das sagte ich zu meinem Kollegen Gerhard Grünig vom Schwesternmagazin VerkehrsRundschau, als er meinte, „man müsste mal eine Tour mit dem ID.3 machen, um zu schauen, was er auf der Langstrecke kann“. Gesagt, getan. Doch einfach nur eine Runde quer durch Deutschland zu drehen und auf die Ladeinfrastruktur zu schimpfen, wäre nicht sonderlich originell. So haben wir uns diverse Ziele gesetzt, die einen guten Mix aus Entfernung, Ladenotwendigkeit und sehr interessanten Gesprächspartnern bieten. Zeitfenster: drei Tage. Plus zwei Termine in München, die sich nicht direkt in die Tour integrieren ließen.

Das Thema mit der Reichweite

Ein Thema bei der nicht elektrofahrenden Bevölkerung lautet nach wie vor: Wie weit kommt das Elektro-Ding denn so? Wo lädt man das überhaupt? Und was ist, wenn man ohne Strom liegen bleibt? Gerade letzter Punkt ist ein interessanter. Denn wenn ein E-Auto leer ist, steht es. Und zwar genau dort, wo es steht. Abschleppen? Ist möglich, jedoch ausschließlich auf einem Plateaufahrzeug (Abschlepper). Dieses benötigt einen Kran. Denn ohne Strom bewegt sich der gut 1,8 Tonnen schwere VW ID.3 keinen Meter – nicht wegen des Gewichts, der Magneten im Antrieb wegen. Kein Kraftstoff ist beim Benziner nur ärgerlich. „I’m walking“ klingt bei einigen noch in den Ohren und zugleich denkt man an die Werbung mit dem Mann und seinem blauen Ersatzkanister in der Hand, der schwitzend zur Tankstelle tanzt. Übrigens – das war 1991!

Wir sind 30 Jahre älter und aktuell tanzt keiner mehr. Die Freude ist hingegen groß, wenn eine öffentliche Ladesäule mit fairen Preisen den Weg kreuzt. Denn eine mehr oder minder ähnliche Preisstruktur, wie wir sie bei Benzin, Diesel, CNG und LPG haben, gibt es beim Strom (noch) nicht. Von daher tut es weh, ein Kilowatt für einen Euro zapfen zu müssen. Das ist an den Schnellla-

Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

Andreas Hohn, Vorsitzender von Electrify BW e.V.

1. Was bedeutet Elektromobilität für Sie?

Die zurzeit einzige, technisch sinnvolle Möglichkeit den Individualverkehr umweltverträglicher zu machen. Ich kann mein Fahrprofil soweit wie möglich beibehalten und gleichzeitig so umweltfreundlich wie möglich sein. Der Individualverkehr muss jedoch im Privatgebrauch abnehmen. Selbstfahrende (elektrische) Autos müssen von der Politik besser unterstützt werden und beispielsweise Ampeln neu strukturiert und alle Straßen mit sauberen Linien gekennzeichnet werden. Dadurch wird die Anzahl der Privatfahrzeuge deutlich verringert und die unnötigen Pkw-Stellflächen können für Fahrradwege, Grünflächen und Begegnungsflächen genutzt werden. Städte müssen für Menschen und nicht für Autos gemacht werden.

2. Ist Elektromobilität aus Ihrer Sicht die beste Antriebsform?

Ja. Man muss aber technologieoffen sein und darf keine Alternativen bei der Entwicklung und Forschung künstlich ausbremsen.

3. Was könnte aus Ihrer Sicht bei der E-Mobilität besser gemacht werden?

Es könnten bessere Rahmenbedingungen für die Massentauglichkeit gesetzt werden. Ladestationen und Roaming: Die Fehler der letzten 20 Jahre beim Funktelefon werden 1:1 wiederholt. Standards für bidirektionales Laden müssen schnellstmöglich eingeführt werden. Induktives Laden muss in den zukünftigen Straßenbau eingeplant und öffentliche Parkflächen ganzflächig mit Mini-Induktionsspulen bestückt werden. Keine Kabel und aufwendige Freischaltvorgänge.

4. Welches Elektrofahrzeug ist Ihr Favorit?

Tesla Model 3 und Model Y. Die Fahrzeuge sind technologisch allen anderen um Jahre voraus (Software, Komponenten, Selbstfahren).

5. Fahren wir 2030 alle elektrisch?

Neue Fahrzeuge werden nur noch elektrisch sein. Verbrenner-Modelle werden preislich nicht mehr konkurrenzfähig sein. Der Verbrenner-Altbestand wird sehr schnell kleiner und es wird nur noch Liebhaberfahrzeuge (Oldtimer) geben.



Erster Ladestopp im Morgengrauen in Gruibingen. 16 Euro kosteten uns die ersten 100 Kilometer Elektroautofahren

den, die sich meist an Autobahnraststätten befinden, nicht selten der Fall. Die „nächste“ anfahren, ist nicht immer möglich, weil zu weit, zu voll, zu defekt.

Bereits 2017 dachte sich Hyundai daher, man müsse gestrandeten E-Mobilisten Power geben – überall. Überall bezog sich fortan auf den Großraum Hamburg, Mönchengladbach und somit das Ruhrgebiet sowie Landsberg am Lech und Umgebung. Zusammen mit dem ADAC und dem Autohaus Sangl (E-Pionier der ersten Stunde) hat Hyundai drei Ioniq-E mit Ersatzakku im Kofferraum ausgerüstet. Via CCS und freigeschaltetem bidirektionalem Laden konnten die ADAC- und Autohaus-Sangl-Ioniq-E in 15 Minuten so viel Energie an Liegenbleiber spenden, dass eine Weiterfahrt zur nächsten „echten“ Ladesäule möglich war. „Hyundai kam damals auf uns zu und wir als ADAC probieren so etwas immer gerne aus“, sagte Ludger Kersting, Managing Director der ADAC Service GmbH, im Gespräch und verwies sogleich auch auf den Brennstoffzellen-Chevrolet (HydroGen4), der ab 2009 als Straßenwachtfahrzeug in Berlin unterwegs war. Vom ADAC-Ioniq-E war Kersting ebenfalls fasziniert, weil „ein E-Auto einfach andere E-Autos lädt“ und ergänzt im gleichen Atemzug, „in Zukunft brauchen wir das jedoch nicht mehr, denn die Ladeinfrastruktur wird zusehends besser“. Was jedoch nicht heißt, dass keine Liegenbleiber mehr vorkommen werden. Ganz im Gegenteil, denn nun startet laut Kersting das Gros der Autofahrer ins E-Zeitalter und wie beim



UPS lässt im großen Stil alte Paket-Transporter in flüsterleise Stromer umrüsten. Oft haben die Gepäckesel bereits 500.000 Kilometer auf der Uhr, leben aber nach dem Umbau nochmals bis zu sieben Jahre

Ludger Kersting, Managing Director ADAC Service GmbH



Foto: ADAC

1. Was bedeutet Elektromobilität für Sie?

Für mich persönlich ist E-Mobilität nicht nur eine Mobilitätsform der Zukunft, sondern – wenn man sich die enormen Neuzulassungszahlen ansieht – auch schon ein Mobilitätsbaustein der Gegenwart. Vor vier Jahren haben wir privat an das Thema Infrastruktur beim Thema Zweitwohnsitz noch nicht gedacht. Jetzt haben wir zwei Elektroautos in einer gemeinsamen Eigentümer-Parkgarage mit mehreren Stellplätzen. Ich kümmere mich zusammen mit einigen Bewohnern darum, das Thema Infrastruktur jetzt dort aktiv voranzubringen.

2. Ist Elektromobilität aus Ihrer Sicht die beste Antriebsform?

Diese Frage lässt sich pauschal – auch für mich persönlich – nicht beantworten. Es kommt immer darauf an, wie das Auto genutzt bzw. für welchen Zweck es benötigt wird. Der große Vorteil beim E-Auto ist, dass es lokal emissionsfrei ist!

3. Was könnte aus Ihrer Sicht bei der E-Mobilität besser gemacht werden?

Die Infrastruktur muss besser werden; Preistransparenz beim Strom ist ein wichtiges Thema. Mit der ADAC e-Charge Karte bzw. App sind wir in puncto Transparenz vorangegangen. Hier gibt es für ADAC-Mitglieder einen Festpreis für Starkstrom und einen für Wechselstrom. Das gibt dem Verbraucher Orientierung, die im Gesamtmarkt noch fehlt. Man sollte mittelfristig auch mit herkömmlichen Zahlungsmitteln, wie EC- und Kreditkarte, zahlen können.

4. Welches Elektrofahrzeug ist Ihr Favorit und wieso?

Den Nissan Leaf finde ich sehr gut, weil er viel Platz bietet. Bei den Kleinwagen ist der Zoe einfach toll. Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist bemerkenswert.

5. Fahren wir 2030 alle elektrisch?

Aus meiner Sicht: nein. Es braucht noch einen Sprung in der Batterietechnologie. Auch Recycling und Entsorgung der Batterien sind Themen, mit denen wir erst am Anfang stehen. Daimler betonte beispielsweise im November letzten Jahres mit seinen Akkus besonders auf starke Nachhaltigkeitsstandards zu setzen. Es gibt aber schon interessante Entwicklungen, wie auf Kobalt zu verzichten. Außerdem könnten bei den synthetischen Kraftstoffen (*siehe Coverstory, Anmerkung der Red.*) noch einiges passieren. In puncto Verbrenner bestimmen auch die CO₂-Vorgaben der EU das Straßenbild.

Verbrenner vergessen sicherlich einige mal das „Tanken“. Auch Jürgen Sangl sagt, dass der Stromspender-Ioniq eine gute Idee war. Wirklich oft kamen die drei Hyundais aber nicht zum Einsatz, eher waren sie gern gesehene Gäste auf diversen Hyundai- und Elektrofahrzeug-Treffen.

In München geht es los

Unsere ID.3-Deutschlandtour startet nun aus München raus in Richtung Stuttgart.

Vollgeladen sollten wir problemlos zur 193 Kilometer entfernten EFA-S GmbH nach Zell unter Aichelberg kommen, ein Stück vor den Toren Stuttgarts.

Trotz 83 Kilometer oder 29 Prozent Restreichweite stoppten wir nach 185 Kilometern an der Raststätte Gruibingen – allerdings auf der falschen Seite. Das Finden und legale Anfahren der Ladestationen wird uns auf unserer Reise noch öfters beschäftigen. Nach 2:09 Fahrzeit und somit einem Schnitt von 86 km/h haben wir rund



Strom gibt es an jeder Ecke – heißt es. Irgendwie stimmt das ja schon

40 kWh des 58-kWh-Akkus entleert und besitzen das Wissen, dass kühle null Grad Celsius, Tempomat 115 km/h und die montierten Winterreifen die Reichweite ordentlich zum Schmelzen bringen. Innerhalb von geplanten 45 Minuten (43 ganz genau) konnten wir jedoch nur 34,5 kWh aufnehmen. Von einer Ladegeschwindigkeit von 100 kW, mit denen der ID.3 sich brüstet, ist die Verbindung aus Ioniq und ID.3 in Gruibingen Lichtjahre entfernt und Fahrer und Beifahrer dezent konsterniert. Vor allem dann, wenn man als Ioniq-Normalkunde 77 Eurocent pro Kilowattstunde an der Säule zahlt. So kosten uns 100 Kilometer ID.3-Fahren gut 16 Euro.

Den Tipp, EFA-S zu besuchen (heißt schlicht „Elektrofahrzeuge Stuttgart“), hatten wir vom Electrify-BW e.V.-Vorsitzenden Andreas Hohn erhalten. Electrify BW berät Firmen, Kommunen und Ämter in Deutschland und Europa bei Fragen rund um die E-Mobilität und entstand ursprünglich aus einer Interessengemeinschaft. Electrify BW



Der Energie wegen temperierten wir den Innenraum wenig. Sitzheizung aktiviert sich übergens auch per Doppelfinger-Tipp auf die nachts unbeleuchteten Temperaturslider

dient daher auch als Schnittstelle zwischen den Welten. Einer, der diese Symbiose lebt, ist Bastian Beutel, Geschäftsführer von EFA-S. Die beiden Herren warten bereits mit gezogenem Typ-2-Stecker auf uns. So geht das nämlich bei Elektromobilisten. Eine Stunde ist für unseren Besuch angesetzt. Ladezeit bis voll: 1:05. Passt perfekt.

„Wir schenken den Fahrzeugen ein zweites Leben“, bringt es Beutel zielgerichtet auf den Punkt. „Die EFA-S GmbH hat es sich zur Aufgabe gemacht, handelsübliche Transporter markenunabhängig auf Elektrobetrieb umzurüsten.“ Also nicht unbedingt Neues produzieren, sondern Altes übernehmen, das noch gut ist und verbessern, um neuen Nutzen zu schaffen. So hat EFA-S seit 2010 rund 250 UPS-Transporter elektrisiert, die mittlerweile nicht nur in Deutschland, sondern auch in England, Frankreich und den Niederlanden flüsterleise durch die Städte stromern und Pakete ausliefern. Das Untergestell des Mercedes Vario, der meist unter der braunen UPS-Hülle steckt, ist laut Beutel, „unzerstörbar“ und daher ein Prachtexemplar, wenn

es ums Upcycling geht – also dem Aufwerten von alten Dingen. So kommen viele der Diesel-Transporter mit 500.000 Kilometern zu EFA-S und leben nach dem Umbau nochmals etwa 100.000 Kilometer oder sieben Jahre länger. Ein Invest, das sich nicht nur für UPS lohnt. So gehören 75 Prozent von EFA-S mittlerweile einem stillen Teilhaber aus China.

Neue Elektro-Transporter bietet EFA-S seit Herbst 2019 ebenfalls an. Der russische Hersteller GAZ liefert nach EFA-S-Wünschen das Modell Gazelle ins Schwäbische. Als extrem robuste Arbeitstiere werden sie im Osten geschätzt. Motor und Getriebe bleiben direkt in Russland. Denn so sagt Beutel: „Wir wollen auch solchen Kunden leisen, sauberen und wirtschaftlichen Elektro-Antrieb ermöglichen, die nicht über die entsprechenden Altfahrzeuge verfügen.“

Nächster Stopp: Rheinfelden

Für uns heißt es ab auf die Bahn. Die Batterie ist gefüllt und es werden 290 Kilometer versprochen. Unsere Richtung: Über die A8 geht es bis zum Kreuz Stuttgart, von dort auf die A81 bis Donauessingen. In Waldshut-Tiengen soll es eine 50-kW-CCS-Säule im Industriegebiet geben. Das sind 206 Kilometer und wir müssten zum Mittagessen dort sein. Also „Vollgas“. *mb*



EFA-S baut auch größere Lkw um und hat mittlerweile eigene Modelle im Portfolio



Unterboden und Motorraum der robusten Mercedes Vario werden mit den neuen Komponenten ausgerüstet. Von außen ist nichts zu erkennen