



Fotos: Gerhard Grünig/Michael Blumenstein

In der Hölle befindet sich eine ganz heiße Tankstelle. Diese Aral-Station in Wuppertal ist die erste Deutschlands, die innerstädtisch Strom in Reihe mit Diesel und Benzin anbietet.

Frankfurt -> Bochum

Teil 3 der Deutschlandtour führt uns im VW ID.3 von der Bankenmetropole Frankfurt in die ehemalige Stahlmetropole Bochum. Auf dem Weg fahren wir jedoch erst einmal durch die Hölle.

Die Autobahn 3 ist eine der Lebensadern Deutschlands, 769 km von Südosten nach Nordwesten. Uns begleitet sie ca. 200 km auf der dritten Etappe unserer Deutschlandtour – von Frankfurt kommend bis zum Kreuz Leverkusen. Dann schwenken wir ab Richtung Osten Richtung Wuppertal und Herne/Bochum – macht 270 km in Summe.

Eigentlich die ideale Distanz um mit vollem Akku von der Mainmetropole auf einen Rutsch bis ins Ruhrgebiet zu kommen. Eigentlich. Kleinbürgerliches Sicherheitsdenken einerseits, mehr noch der Wunsch das Thema Ladeinfrastruktur in Deutschland besser kennen zu lernen sorgen dafür, dass es am Ende zwei Ladestopps werden. Nicht zu vergessen der schwere Gasfuß des Co-Drivers und die niedrigen Temperaturen.

Mit to jour 130 km/h „plus“ auf dem Tacho hat der VW ID.3 bis zur Ausfahrt Siebengebirge – nach weniger als 200 km – so viel Saft gezogen, dass sich der Ladestopp allemal rechnet. Die relativ neue Aral-Station

ist zwar gut ausgestattet, Strom-Zapfsäulen sucht man allerdings vergebens. Dafür hat Ionity nebenan vier Supercharger platziert. Wie so oft etwas seltsam angeordnet und eine Ladesäule ist mit rot-weißem Flatterband abgesperrt. Nachdem aber nur ein Tesla Model 3 nebenan steht,

können wir uns aus zwei verbleibenden Säulen die mit dem einfach anzufahren den Parkplatz aussuchen.

Im World-Wide-Web bekommt die Station mit 4,6 von 5,0 Punkten eine ganz gute Bewertung. Positivster Kommentar: „Immer frei, sauber und voll funktionsfähig“.

Serie: Mit dem ID.3 zu den E-Pionieren

- Teil 1: München – Stuttgart
- Teil 2: Stuttgart – Dreiländereck – Frankfurt
- Teil 3: Frankfurt – Bochum
- Teil 4: Bochum – Eisenach
- Teil 5: Eisenach – Landshut – München



Seltener Anblick. Dass der ID.3 mal auf der Überholspur unterwegs ist, muss fotografisch festgehalten werden



Hölle nennt sich übrigens der Stadtteil in Wuppertal. Und wer hier keine passende Ladekarte zur Hand hat, zahlt mit Paypal, Apple-Pay oder Kreditkarte ...

Nur „Beppo“ moniert: „Eine Säule hat trotz Grün nicht funktioniert. Die andere schon – und die mit 100 kW!“

Da hatte Beppo wohl Glück oder ein anderes Auto als wir. Denn der ID.3 schafft es – wieder mal nicht – mit 100 Kilowatt zu laden. Nach einem kaum wahrnehmbaren Peak startet die Anzeige bei 86 kW, mit schneller Tendenz zu weniger. Nicht so tragisch, der Magen knurrt eh. In Corona-Zeiten ist es nicht mal an einem Autohof ganz leicht, Essen zu bekommen. Man hält uns wohl für Lkw-Fahrer, also bekommen wir zwischen Tür und Angel doch noch was zu



Michael Menkhoff (links) von Sevic zeigt Gerhard Grüning (Verkehrsrundschau) den Koffer des Elektro-Stadtliefgefährts

beißen. Nach Cola, Döner und 20 Minuten Wartezeit geht's wieder ins Auto. Mit rund 80 Prozent geben wir wieder „Gas“.

Ab in die Hölle

Unser nächster Stopp: Hölle. Genauer gesagt eine Ortslage im Norden der bergischen Großstadt Wuppertal. Nicht dass wir oder besser gesagt unser ID.3 es schon wieder nötig hätten. Aber dort steht die erste Tanke an der man neben Kraftstoff auch Strom in derselben Reihe bekommt.

Was uns besonders motiviert: Die Marke mit der blauen Raute hat als Marketing-Gang ausgerufen, dass man anfangs kostenfrei zapfen kann. Der Marketing-Gag ist wohl schon verpufft. Nix mit umsonst laden. Dafür „rächen“ wir uns und zücken unseren Shell-Dongle. Völlig unbeeindruckt vom Bezahlsystem des Wettbewerbes schaltet sich die Säule frei und der Strom fließt. Aral arbeitet gerade intensiv am Aufbau von Ladepunkten im vorhandenen Tankstellennetz. Bis Ende 2021 stehen 500 ultraschnelle Strom-Zapfsäulen an über 120 Standorten, so das Versprechen – und kooperiert mit VW. Was uns am besten gefällt in der „Hölle“: Aral hat begriffen, dass Fahrer von E-Autos nicht mit einer Vielzahl von Tankkarten oder Bezahl-Dongeln hantieren wollen. Ganz easy kann man seine Stromrechnung auch mit EC- und gängiger Kreditkarte begleichen oder mit Google-Pay, Apple-Pay, Paypal ... So muss das sein. Und mit 350 kW geht auch das Laden ruck-zuck – nur eben nicht im VW ...

Herne, wir kommen

Mit frischer Power geht's in 35 Minuten bis Herne, wo am nächsten Tag – einen Katzenprung entfernt – im Morgengrauen in Bochum der erste Termin auf uns wartet. Doch zuvor heißt es übernachten. Das Hotel liegt etwas außerhalb und ist in Corona-Zeiten recht verweist. Die Frage nach einer Lademöglichkeit beantwortet der Portier mit einem bedauernden „ham wer nicht“. Also Smartphone gezückt, eine der zahlreichen Lade-Apps aktiviert und schon kommen überraschend viele Ergebnisse. Nun mag Herne nicht unbedingt die Weltstadt sein, aber allen voran die Stadtwerke Herne haben gute Arbeit geleistet. Zwölf Ladepunkte weist die App aus. Dazu kom-



Ob Wasserstoff der Ausweg ist, wird sich zeigen. Eine Ausfahrt zuvor kommt in jedem Fall Strom aus erneuerbaren Quellen

men weitere Zapfstellen von EnBW, Innogy und Lidl. Wir entscheiden uns für die zentral am Berliner Platz gelegene doppelte Ladesäule und haben wieder mal Glück. Zwar blockiert der unvermeidliche Hybrid-Benziner einen der beiden Stellplätze, aber unser „echtes“ E-Auto findet sein Plätzchen. Zwar bleiben die Stadtwerke mit 22 kW im unteren Level. Doch unser ID.3 nimmt via Typ-2-Stecker ja nur 11 kW auf.

Nach mehreren Stunden im Auto empfindet man den zehnminütigen Fußweg als Wohltat. E-Auto-Fahrer tun also nicht nur was für die Umwelt – sofern der Strom, wie in Herne versprochen, grün ist. Sie tun auch ein wenig für die eigene Ertüchtigung. Vor allem, wenn man einen Beifahrer hat, der Richtung Hotel läuft, als wäre er auf der Flucht und nicht bei der Arbeit. Das Hotel hat nicht nur keine Lademöglichkeit, sondern ebenso wenig Komfort. Aber in Zeiten einer „gelockdownten“ Republik ist man schon froh, einen Schlafplatz samt warmer Dusche zu bekommen.

D&W. Da war doch was

Die Nacht ist eh kurz, das Frühstück kommt aus dem Doggy-Bag. Dann ins Zentrum gehetzt und los geht's zum ersten Date des dritten Tages. Für Tuning-Freaks wäre die

Michael Menkhoff, Sales Director, Sevic Systems SE

Was bedeutet Elektromobilität für Sie persönlich?

Elektromobilität bedeutet für uns Zukunft.

Ist Elektromobilität aus Ihrer Sicht die beste Antriebsform (ja/nein, warum)?

Für die allermeisten Applikationen ist die Elektromobilität die beste Lösung. Gerade in unserem Sektor der kleinen Nutzfahrzeuge ist sie definitiv allen Verbrennern überlegen. Unsere Fahrzeuge stoßen keine umweltschädigenden Gase aus und tragen somit zu einer gesunderen Innenstadt bei. Im urbanen Raum müssen wir die Umweltbelastung drastisch reduzieren. Dies ist wahrscheinlich allen Menschen klar geworden, als wir angefangen haben über Fahrverbote in Innenstädten zu diskutieren. Wir wollen mit unseren Fahrzeugen große Dieseltransporter aus den Stadtzentren verbannen und eine Revolution in der urbanen Mobilität und Logistik beginnen.

Was könnte bei der E-Mobilität besser gemacht werden?

Aus unserer Perspektive sind wir auf einem guten Weg, die Mobilität in Deutschland zu elektrifizieren. Jedoch gibt es dennoch Hürden, die uns die Politik stellt. So gibt es zum Beispiel Förderungen für Elektrofahrzeuge der Klasse N1 als auch für Elektro-Lastenfahräder, jedoch keine Förderung für unsere Transporter, Fahrzeuge der Klasse L7e. Hier muss die Bundesregierung dringend nachbessern. Dazu haben wir uns einem Aufruf des Bundesverband eMobilität e.V. angeschlossen und fordern die Aufnahme in das Programm „Kaufprämie für Elektrofahrzeuge (Umweltbonus)“.

Um die Elektromobilität flächendeckend voranzubringen, fehlt es, insbesondere in ländlichen Gebieten, immer noch an einer passenden Lade-Infrastruktur. Um alle Vorzüge elektrischer Fahrzeuge auszunutzen, brauchen wir ein deutschland-

weites Schnellladernetz für Elektrofahrzeuge. Auch die Bezahlung an der Ladesäule selbst sollte besser geregelt, teure Roaminggebühren sollten abgeschafft werden. Unsere Fahrzeuge können Sie auch über Nacht an einer haushaltsüblichen 230-V-Steckdose vollladen. Aber den Komfort, der durch Schnelllader entsteht, möchten wir natürlich auch nutzen.

Aus unserer Erfahrung ist die Hemmschwelle gegenüber Elektrofahrzeugen in den letzten Jahren immer weiter gesunken. Bei Probefahrten erleben wir regelmäßig begeisterte Elektro-Pioniere, die schon nach den ersten Kilometern die Vorzüge dieser Antriebsform erkannt haben.

Welches Elektrofahrzeug ist Ihr Favorit und wieso?

Mein Favorit ist ein kompaktes Nutzfahrzeug, das bald auf den Markt kommen wird 😊 mehr dazu in ein paar Monaten ...

Fahren wir 2030 alle elektrisch?

Es ist unabdingbar, dass wir 2030 viel mehr elektrisch fahren werden. Die neue Abgasnorm der EU, Euro 7, wird voraussichtlich 2025 in Kraft treten und noch strengere Auflagen für ICE-Hersteller mit sich ziehen. Wir wollen von dieser Entwicklung profitieren und fokussieren uns deshalb schon jetzt auf die Mobilität von morgen. Selbst wenn wir selbst noch mit einem Verbrenner fahren, wird die Welt um uns immer mehr elektrifiziert. Wir gehen davon aus, dass 2030 Elektrofahrzeuge im urbanen Raum die Überhand gewonnen haben werden. Wir werden unsere Post und Pakete mit E-Transportern oder Fahrrädern geliefert bekommen. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden hoffentlich bis dahin elektrifiziert sein, die Langstrecken-LKW mit Wasserstoffantrieb auf unseren Autobahnen unterwegs sein und vielleicht gibt es bis dahin ja auch schon Hoverboards, die uns McFly für 2015 prognostiziert hat ...



Kleine und handliche E-Fahrzeuge werden in den kommenden Jahren im urbanen Verkehr mehr und mehr Aufgaben übernehmen – auch in Deutschland

Location ein Highlight. Sagt Ihnen D&W noch was? Der Kult-Treff für Tuner. Doch statt Spoiler, fettem Auspuff und Sportlenkrädern gibt's dort inzwischen E-Fahrzeuge von Sevic und alles steht im Zeichen des E. Der Sevic V500, ein kompakter Kleinlaster, ist ein wenig erwachsener als eine Piaggio Ape, besitzt vier Räder und kommt originär aus China. Sevic bietet ihn als optimales Gefährt für die letzte Meile an und scheint besonders beliebt in der Lebensmittelverteilung zu sein.

Wem der Mini-E-Laster immer noch zu groß ist, der findet im „Tuner-Shop“ noch kleine Dreiräder – um im Bild der Ape zu bleiben. Die S100 und S180 sehen tatsächlich so aus, als hätten sich die Italiener Ge-

danken gemacht, wie man ihre qualmen- den Zweitakter ins 21. Jahrhundert transferiert. Ungewöhnlicher Gag des S180: Es legt sich samt Fahrer in die Kurve. Das sorgt für einen spektakulären Auftritt, optimiert die Straßenlage und sorgt dafür, dass das Dreirad trotz Kofferaufbau auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht umkippt. Wie es sich für die Mobilität von morgen gehört, glänzen S100, S180 und V500 mit modern gestylten Digitalanzeigen, ergonomischen Bedienelementen und ordentlichen Reichweiten – auf jeden Fall so viel, dass sie für den urbanen Einsatz gut gerüstet sind. Damit können sie in ihrem Bereich zumindest mehr als unser ID.3 im Verhältnis auf der Autobahn.

Gerhard Grünig

BATTERIE-ELEKTRISCHE ANTRIEBE. DER WEISHEIT LETZTER SCHLUSS?

DIE ANTWORT AUF ALLE FRAGEN:

netzwerk 



Praxiswissen für alternative Antriebe.

netzwerk-A ist das erste Praxisportal für Entscheider und Business-Anwender in allen Bereichen der Mobilität. Ob Pkw, Lkw, Bus, Transport, Infrastruktur, Immobilien oder Förderungen: netzwerk-A hat Antworten auf alle Fragen zu allen Antriebsarten der Mobilität von morgen.

www.netzwerk-A.de

netzwerk-A ist eine Marke von Springer Fachmedien München.