

# Kein Strom für den Boxer

Die Überführungsfahrt eines E-Transporters endete für unseren Kollegen Fabian Faehrmann vom Schwestermagazin VerkehrsRundschau in einem kleinen Desaster.



Fotos: Fabian Faehrmann

**CCS-Stecker drin, aber es kommt nichts raus: An acht Ladesäulen und bei noch deutlich mehr Ladeversuchen sind wir mit dem Peugeot e-Boxer gescheitert**

**Vorweg: Ich bin** Fan der E-Mobilität. Die Fahrzeuge sind leise, nach gewisser Laufleistung umweltfreundlich und auch die E-Transporter bald wahrscheinlich günstiger als Verbrenner. Bei meiner letzten Tour mit einem Stromer habe ich aber beinahe den Glauben an den E-Antrieb verloren.

Folgendes war mir passiert: Abholung eines Peugeot e-Boxer in Rüsselsheim. Ein klassischer Letzte-Meile-Verteiler musste also mal auf die Langstrecke nach München. Die Fahrt im Rhein-Main-Gebiet begann – Fahrzeug komplett geladen – um 15:50 Uhr. Der e-Boxer fährt leise und angenehm, vom gelegentlichen Rumpeln im leeren Laderaum mal abgesehen. Erster

Ladestopp: Bruchsal, 110 Kilometer nach dem Start. Zwar wies der Akku noch mehr als 50 Prozent auf – aber sicher ist sicher.

EnBW und Ionity stehen zur Wahl. Aus Kostengründen entscheide ich mich für die Erste. Ich öffne den Tankdeckel vorne links, halte die Ladekarte an die Säule des Hyperchargers, stecke den Stecker ... und es tut sich wenig. Nach fünf Minuten zeigt er noch immer eine Ladeleistung von fünf kW an. Abbruch. Ich probiere den zweiten Ladepunkt der Säule. Keine Verbindung. Nächster Versuch. Keine Verbindung. Nächster Versuch. Jetzt geht es endlich, aber mit ein bis zwei kW. Nach wenigen Minuten bricht der Ladevorgang ganz ab.

Ich wechsele an die zweite Säule, ein 150-kW-ABB-Charger, betrieben von der EnBW. Immerhin: Hier zeigt das Display kontinuierlich 40 kW an – eigentlich sollte der e-Boxer in der Spitze 100 kW schaffen. Nach einer Stunde geht die Irrfahrt weiter.

Für die zweite Ladepause wähle ich den Rasthof in Merklingen mit Aral-Hyperchargern. Mit 50 Kilometern Restreichweite steuere ich die blauen Säulen an und erlebe das, was einem E-Mobilisten mit so wenig Puffer nicht passieren sollte: Alle vier Ladepunkte versagen. Teilweise funktioniert die Verbindung nicht, teilweise wird sie aufgebaut und nach fünf Minuten automatisch beendet. In keinem Fall stieg die Ladeleistung auf über fünf kW – dafür zusehens aber mein Puls.

## Ratlosigkeit pur

Die letzte Schnellademöglichkeit in erreichbarer Nähe sollte in Dornstadt bei Ulm zu finden sein. Dort hat EnBW zwei Hypercharger mit je zwei Ladepunkten aufgebaut. Was soll ich sagen? Es bleibt bei den Verbindungsschwierigkeiten und einer Ladeleistung diesseits der fünf kW. Und so langsam gehen mir die Möglichkeiten aus. Mittlerweile ist es 22 Uhr. Mein letzter Joker: ein Anruf beim Peugeot-Pannendienst. Mir wird der ADAC vorbeigeschickt. Der junge Mann, der wenig später vorbeikommt, ist allerdings genauso ratlos wie ich und rät mir, den Transporter zu Peugeot in Ulm zu bringen. Dafür sollte die Reichweite gerade noch ausreichen. Also: Ladevorgang beenden, Stecker abziehen. Erstes klappt, zweites nicht. Der Boxer gibt das CCS-Kabel nicht frei. Es folgt eine hektische halbe Stunde: Transporter auf, Transporter zu. Anruf bei EnBW. Die Ladesäule wird per Fernsteuerung aus- und wieder angemacht. Nichts bringt Erfolg. Also schrauben wir die Seitenverkleidung ab und lösen den Bolzen manuell. Gemeinsam geht es nach Ulm, wo der e-Boxer auf dem Hof des Autohauses Ruhe findet. Die

# Der Alleskönner für die Flotte

## Know-how Flottenflexibilität // Folge 1

Flexibilität ist für Flottenbetreiber eine wertvolle Ressource. Professionelle Mobilitätslösungen geben die optimale Antwort auf konkrete Anforderungen: geänderte Reisepläne, spontan das ganze Team an Bord oder schnelle Ersatzmobilität gefragt? Kein Problem, wenn stets das passende Fahrzeug bereitsteht.

Foto: stock.adobe.com – Wellinhofer Designs

**Mobilität ist Pflicht, Flexibilität die Kür** – damit Fleetmanager dieses Versprechen gegenüber ihren Dienstwagenfahrern einlösen können, bedarf es professioneller Mobilitätsoptionen und viel Know-how. Denn es geht heute bei Weitem nicht mehr nur um geplante oder ungeplante Ausfälle bei der Fahrzeugverfügbarkeit. Reisepläne ändern sich dauernd: Länger unterwegs als geplant? Spontan das ganze Team an Bord? Wohin mit dem Gepäck und der Ausrüstung? Ein Flottenmanagement, das darauf eine Antwort kennt, punktet bei den Nutzern. Der Wunsch ist schnell skizziert, die Lösung dagegen komplex. Für jede Eventualität eine eigene Variante im Fuhrpark bereitzuhalten, „nur für den Fall“, ist aufwendig und rechnet sich selten. Mobilitätsvarianten selbst vorzuhalten, treibt die

Kosten: gebundenes Kapital, hoher logistischer Aufwand, Verwaltung, Stellflächen – und das alles nur, um dann in der Praxis allzu oft festzustellen, dass das Fahrzeug eventuell doch unpassend dimensioniert oder am falschen Standort ist. Christian Holler, Assistant Vice President Business Mobility bei Enterprise Deutschland, empfiehlt daher einen Profi als Partner.

### Externe Lösung als Königsweg

Enterprise hat sich als Dienstleister auf Mobilitätsoptionen für Flottenbetreiber spezialisiert. Christian Holler schildert die Vorteile einer externen Lösung aus Sicht von Flottenmanagern: „Betriebe müssen kein Kapital binden, haben keinen Personalaufwand, keine Verwaltungskosten und tragen kein finanzielles Risiko. Für das Management entsteht dabei kein weiterer Aufwand: Trotz Auslagerung bleibt die Organisation lokal, zum Beispiel durch die Lieferung der Fahrzeuge und die Freigabe der Vertragsdetails per mobiler Technologie.“ Er nennt aber auch „weiche“ Faktoren wie die hohe Zufriedenheit der Fahrzeugnutzer und reibungslosere Abläufe: „Wenn die Mobilität als Basis geklärt ist, können sich Mitarbeiter auf ihre eigentlichen Aufgaben konzentrieren“, ist er überzeugt.

### Flexibilität ohne Kompromisse

Enterprise bringt diese Flexibilität in den Fuhrpark. Ein dichtes Netz an Stationen, der kundenorientierte Beratungsansatz und eine große Bandbreite an Fahrzeugen sorgen für Business-Mobilität ohne Kompromisse.

## SO BLEIBEN FLOTTEN- BETREIBER FLEXIBEL

**An jedem Ort, zu jeder Zeit, für jede Aufgabe**  
Enterprise ist aufgrund seiner Größe und Branchenerfahrung sehr flexibel: Das bedeutet für Flottenbetreiber wie Dienstwagenfahrer, Mobilität an jedem Ort und zu jeder Zeit zur Verfügung zu haben. Komplexe Anforderungen an Mobilität sind das tägliche Geschäft von Enterprise.

**Stets nah am Kunden**  
In Deutschland verfügt Enterprise über ein flächendeckendes Netz von rund 200 Standorten, das kontinuierlich erweitert wird. Die Zusammenarbeit mit Flottenbetreibern gehört zu den Hauptgeschäftsbereichen des Unternehmens.

**Mehr erfahren**  
Um mehr über das Beratungsangebot und die Mobilitätsalternativen von Enterprise zu erfahren und direkt mit den Experten in Ihrer Nähe in Kontakt zu treten, besuchen Sie bitte folgende Website oder scannen Sie diesen QR-Code.  
[www.enterprise.de/firmenkunden](http://www.enterprise.de/firmenkunden)



Christian Holler,  
Assistant Vice President  
Business Mobility,  
Enterprise Deutschland



Enterprise bietet, was Fleetmanagern nutzt:

- » Geschäftsreisen werden effizienter, nachhaltiger, erschwinglicher und zugänglicher
- » Große Auswahl aller Segmente – ob Pkw, Transporter, Minibus oder andere
- » Kurz- und Langzeitmiete sowie Corporate Carsharing
- » Flexible Zahlungswege und Rechnungsstellung



**Mit einem Ladestrom von 0,5 kW hätten wir theoretisch rund 80 Stunden an der Säule warten müssen**

freundlichen Mitarbeiter der Pannenhottline hatten mir in der Zwischenzeit einen Ersatzwagen bestellt – ein Benziner, versteht sich. Mit dem Verbrenner endet der Überführungsversuch gegen 2:15 Uhr.

### Was lief schief?

Was war schiefgelaufen? EnBW und Aral verweisen auf den Anbieter der Hypercharger, Alpitronic. Denn, wie mir später klar wurde, hatte ich nur an der Hardware der Südtiroler die Probleme gehabt. Auf Nachfrage stellte uns Alpitronic detaillierte Log-Dateien unserer Ladeversuche, inklusive Erklärungen zur Verfügung. Wie sich herausstellte, hatte das Fahrzeug der Säule offenbar einen zu geringen Zielwert übermittelt, weshalb der Lader nicht in der Lage war, den nötigen Strom bereitzustellen. Um das Phänomen gänzlich zu verstehen, lesen Sie am besten den Kasten rechts.

Interessanterweise ging aus den Log-Dateien auch hervor, dass unser Fahrzeug schon früher an Hyperchargern Probleme gehabt hatte. Vermutlich wurden sie damals der Ladesäule zugeschrieben – so wie ich es zunächst auch dachte. Allerdings stellte Alpitronic auch klar, dass es bei anderen Fahrzeugen aus dem Stellantis-Konzern, dem Peugeot angehört, keine Lade-probleme gibt. Auf Nachfrage in Rüsselsheim hieß es schließlich, dass der e-Boxer, anders als die anderen Fahrzeuge des Konzerns, in der Türkei gefertigt wird. Auch

wenn sich das Problem nicht gänzlich aufklären ließ, so liegt doch der Verdacht nahe, dass das dort verbaute Steuergerät anders programmiert wurde als jenes der Derivate von Fiat, Citroën und Opel.

Zugegeben: Erfahrungen wie diese sind extrem selten. Und sie sind im Speziellen auch ein wenig fernab der Realität, denn ein e-Boxer ist dafür da, um in der Stadt oder suburban unterwegs zu sein – nicht auf der Langstrecke – geladen wird meist mit 11 kW über Nacht. Aber trotzdem erwartet man, dass der CCS-Lader funktioniert. Diese Geschichte zeigt, wo die E-Mobilität noch hakt und dass es noch Fehlerchen gibt. Wenn mal eine Säule nicht

funktioniert – kann passieren. Aber nach 30 erfolglosen Ladeversuchen verlässt einen doch das Vertrauen in die Technik. Wenn man den ganzen Ärger ausblendet und sich die Fakten ansieht, muss man sagen, dass dieser Vorfall äußerst ungewöhnlich ist. In den meisten Fällen funktioniert die E-Mobilität tadellos. Es zeigt aber, dass sich die Hersteller von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur besser absprechen müssen. Wer hier am Ende einen Fehler gemacht hat, lässt sich wie gesagt nicht abschließend klären. Peugeot will bis zum Abschluss der Analyse jedoch kein Statement abgeben, Alpitronic hat seine Sicht der Dinge erklärt. *Fabian Faehrmann*

### Wie läuft ein Ladevorgang eigentlich ab?

Sobald der Stecker in das Auto eingesetzt wird, verriegelt das Fahrzeug den Anschluss mitsamt Stromverbindung. So wird sichergestellt, dass das Kabel nicht während des Ladevorgangs versehentlich oder bewusst abgezogen wird.

Es folgt im Falle der Alpitronic-Hypercharger ein sogenannter Handshake. Dabei tauschen Fahrzeug und Ladestation grundlegende Informationen aus, lernen sich gewissermaßen kennen und es laufen parallel verschiedene Sicherheitschecks ab.

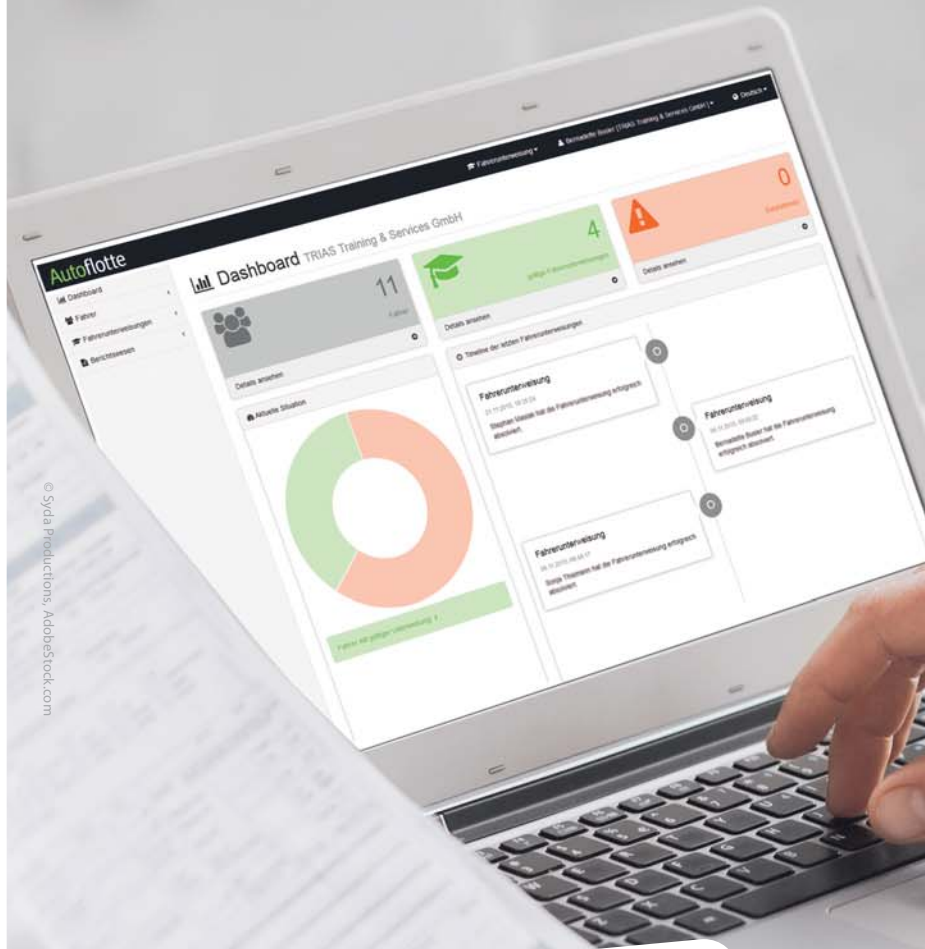
Sind diese Tests abgeschlossen, beginnt der eigentliche Ladevorgang: Alle 20 Millisekunden teilt das Auto der Säule mit, wie hoch die aktuelle Batteriespannung ist und welche Zielspannung erreicht werden soll. Zudem fordert das Fahrzeug einen gewissen Ladestrom an. Die Ladesäule schickt, sofern das Delta zwischen Soll und Ist groß genug ist, möglichst so viel Strom, wie vom Auto angefordert wird.

Viele Hersteller haben laut Alpitronic ihre Fahrzeuge so programmiert, dass es immer die höchstmögliche Batteriespannung als Zielwert ausgibt. So wird sichergestellt, dass der Abstand zwischen aktueller und der zu erreichenden Spannung groß genug ist. Im Falle des Peugeot e-Boxers war das nicht so. Den Log-Dateien von Alpitronic zufolge lag der vom Fahrzeug ausgegebene Zielwert immer knapp nahe der aktuellen Batteriespannung oder sogar darüber. Die Ladesäule dachte also, das Fahrzeug sei bereits geladen oder annähernd voll und schickte entsprechend wenig Strom durch das dicke Ladekabel.

Warum der e-Boxer einen derart geringen Wert ausgab, ist jedoch unklar, ebenso die Frage, weshalb das Phänomen nur bei Alpitronic auftrat. Möglich ist laut dem Anbieter, dass die Messtoleranz Schuld ist: Diese liegt bei Fahrzeug und Ladesäule bei einem Prozent. Eine andere Erklärung ist, dass das im e-Boxer installierte Ladegerät anders konfiguriert war als die der anderen Elektro-Fahrzeuge im Konzern. Der e-Boxer wird laut Peugeot in der Türkei gefertigt. Möglicherweise wird hier ein anderes Steuergerät verbaut, welches auf ein knappes Delta zwischen Ist-Spannung und Soll-Spannung programmiert war.

Peugeot hat sich nach Anfrage der VerkehrsRundschau dem Problem angenommen und steht mit Alpitronic in Kontakt. Ein offizielles Statement zu dem Vorfall wollte der Automobilhersteller bis zuletzt jedoch nicht abgeben.

# Managen Sie Ihren Fuhrpark einfach und sicher!



© Syda Productions, AdobeStock.com

§ Reduzierung des  
Haftungsrisikos

## Autoflotte DriversCheck

Ihr praktisches Onlinetool für Fahrerunterweisung, UUV-Erinnerung und Führerscheinkontrolle

- ✓ rechtlich abgesichert mit Erfüllung der Unterweisungspflicht
- ✓ spart Zeit und Geld
- ✓ Fahrer lernen jederzeit und überall
- ✓ transparenter, digitaler Workflow
- ✓ jetzt auch in Englisch

## Mehr Infos:

[www.autoflotte.de/fahrerunterweisung](http://www.autoflotte.de/fahrerunterweisung)



In Kooperation mit:

**TRIAS**  
Smart Fleet Solutions

**Autoflotte**  
DriversCheck