



SMART CITY

BMW Der i3 hat Platz für vier, soll bis 160 km weit fahren und wird über 40.000 Euro kosten.

Gibt Gas, schluckt Strom

Es waren – wieder einmal – die Elektroautos, die auf dem jüngst zu Ende gegangenen Autosalon in Frankfurt die heißesten Blicke auf sich zogen. Kein Wunder. Klimawandel, zur Neige gehende Ressourcen und ein langsam aufkeimendes Umdenken in Sachen Mobilität treiben so gut wie alle Automarken in einen ziemlich scharfen Wettbewerbskampf.

BMW, Ford, VW unter Strom.

Nach den Pionieren Tesla und Fisker, bei vielen noch nicht wirklich automotiv abgespeichert, waren es diesmal Giganten, die sich elektrifiziert haben: VW mit dem Stadthupfer Up, Ford mit seinem Renner Focus und BMW mit dem i3.

Die Bayern haben gleich eine eigene Submarke für elektrische und teilelektrische Modelle ins Leben gerufen und geben mit dem E-Flitzer nach

Der neue Elektro-BMW und andere Stadtflitzer, die an der Steckdose hängen.



Bahn & Auto. Die beiden sind sich näher als man annimmt, fanden Carsharing Firmen wie Carsharing.at und Flinkster heraus und bieten ihre Mietobjekte mit Vorliebe an Bahnhöfen an. Die Idee dahinter: Wer weite Strecken Bahn fährt, dann ins Auto umsteigt, produziert weniger CO2.

Art des Hauses gleich ordentlich Gas. Pardon, Strom. Das Kompaktmodell mit Platz für vier leistet nämlich 170 PS, was für eine Beschleunigung von 7,2 Sekunden auf 100 km/h

und für ein Spitze von 150 km/h gut ist. Außerdem verspricht BMW, dass eine Ladung Strom in der Lithium-Ionen Batterie für bis zu 160 Kilometer reicht. Und wenn die-

se leer ist, soll das Laden (allerdings mit 380 Volt) nur noch zwei Stunden dauern.

Setzen die E-Mobile also zum Triumphzug an?

Hehres Ziel, mauere Realität.

Die deutsche Bundesregierung träumt von einer Million Elektrofahrzeugen auf ihren Straßen und auch in Österreich ist man mit 250.000 E-Mobilen, in Relation gesehen, genauso optimistisch. Solche Prognosen halten Autoexperten wie der Professor für Automobilwirtschaft an der Uni Duisburg-Essen, Ferdinand Dudenhöffer „für fast schon zynisch.“ Grund sind die jüngsten Zulassungsstatistiken, die in Deutschland wie in Österreich eher mau sind. Hierzulande gingen die Verkaufszahlen 2012 sogar zurück. Gerade einmal 427 Elektroautos wurden zugelassen.

Die Gründe hierfür sind mannigfaltig: Hohe Preise – ▶



► E-Mobile kosten bis zu dreimal so viel wie vergleichbare, herkömmliche Modelle –, die begrenzte Reichweite (mehr als maximal 150 Kilometer sind kaum machbar) und vor allem fehlt es an der dafür nötigen Infrastruktur zum Laden der Batterie.

Anhänger oder Akku-Tausch?

An guten Ideen, Elektroautos vor dem Fiasko des Liegenbleibens auf offener Strecke zu bewahren, mangelt es ja nicht. Kurios ist jene des französischen Unternehmens EP Tender, das einen Anhänger mit Motor entwickelt hat, der über eine Anhängerkupplung das „Zugfahrzeug“ im Bedarfsfall wieder mit Strom versorgt. Ungleich besser ist da das Modell von „Better

Place“, einem Unternehmen aus Israel, das ein Netz von Stationen für den Quick-Austausch von Batterien aufgezogen hat: leerer Akku raus, geladener rein, alles in acht Minuten. Nur mussten die Israelis, die gemeinsam mit Renault Elektroautos vermarkten, jüngst Insolvenz anmelden.

E-Pionier Tesla will, zunächst nur in Deutschland, Ladestationen mit Superchargern entlang der Autobahn errichten, die allerdings nur die Batterien ihrer Modelle im Schnellverfahren lädt. Dort gibt's „halbvoll“ in 20 Minuten.

Saubere E-Tankstellen.

Den vielleicht sinnvollsten Schritt in die richtige Richtung für E-Mobility machen Sie-

mens Österreich und der Verbund-Konzern. Das von ihnen erst kürzlich aufgesetzte Joint Venture, das sich „Smatrix“ nennt, sieht die Errichtung von Ladestationen für Elektro- und Plug-In-Hybrid-Autos vor. Noch nichts Besonderes, aber

jetzt kommt's: Der Strom dafür kommt zu 100 Prozent aus Wasserkraft, damit die Autos wirklich umweltfreundlich unterwegs sind. „Der Klimawandel erfordert eben ein neues Energiesystem“, so Verbund-Chef Wolfgang Anzengruber.



Rad mit Unterstützung.
E-Bikes boomen, weil ihr Akku leicht aufzuladen ist. Und weil sie Fahrhilfe am Berg sind.

22 kW für normal, 50 kW für schnell) ausgestattet sein. In Zukunft soll ja der sogenannte Mennekes-Stecker (Typ 2) in Europa die Norm sein.

Abstrampeln war gestern.

Die E-Bikes haben's da ungleich leichter. Deren Akkus können meist ganz leicht ausgebaut und an einer ganz normalen Haushaltssteckdose wieder aufgeladen werden. Sicherlich – neben dem Effekt, dass der E-Motor ein Segen auf Bergstrecken ist – mit ein Grund, warum die Elektro-Fahrräder boomen. Denn im Unterschied zu den Autos wurden im vergangenen Jahr davon 45.000 Stück abgesetzt. 30 Prozent mehr als 2011. Plus gezählte 763 E-Mopeds.

Und noch eine weitere Vorreiterrolle will „Smatrix“ übernehmen. Weil es für Stromtankstellen noch immer keine einheitlichen Standards für die Stecker gibt, werden alle Strom-Säulen mit den gebräuchlichsten Varianten (also

Was Autoteilen bringt.

Die Grünen setzen große Hoffnung in Carsharing-Modelle, damit die Senkung der Emissionen doch noch gelingt. Denn wer sich das Auto mit anderen teilt, schleudert auch weniger Dreck in die Umwelt. Berechnungen zufolge soll ein Carsharing-Wagen bis zu 15 private Autos ersetzen. Und natürlich dementsprechend den CO₂-Ausstoß verringern.

An Anbietern mangelt es nicht. Von den (meist Parkplatz-verschwenderisch abgestellten) blau-weißen Smarts von Car2go über Carsharing.at (das etwa mit der ÖBB und der Rewe-Gruppe eng kooperiert) bis zu Flinkster, einem Kind der deutschen Bahn.

■ Axel Meister

ÜBERBLICK

Die neuen Elektroautos

BMW i3. Der Bayer leistet 170 PS, fährt bis 160 km weit und lädt 7 Stunden an 230-Volt-Steckdose. Ab ca. 45.000,-

VW E-Up. Der City-Flitzer wiegelt mit 82 PS durchs Verkehrsgewühl, fährt angeblich 190 km weit. Ab ca. 33.000,-

Ford Focus Electric. Die Akkus wiegen 300 kg, daher läuft er „nur“ 137 km/h schnell, aber 160 km weit. Ab 39.990,-

Mercedes B-Klasse Electric Drive. Tesla half beim Antriebsstrang. Leistet 160 PS, läuft 160 km/h. Kommt erst 2014 zu uns.