



Noch ist es ein langer Weg, um die von der Bundesregierung propagierten eine Million Elektrofahrzeuge bis 2020 auf die deutschen Straßen zu bringen. Die verfügbare Modellpalette indes wird zunehmend praxisnäher. Entsprechend äußern sich auch die Fuhrparkleiter und Testfahrer von ersten Elektromodellen im Flottenalltag (ab Seite 77): Zwar werden noch einige Details der „Elektros“ bemängelt – zu kleiner Kofferraum wegen der Batterien oder zu geringe Reichweite, auch die nicht optimale Heizleistung im Winter und das Fehlen eines flächendeckenden Tanknetzes sind noch Kritikpunkte. Im Großen und Ganzen fanden wir bei unserer Umfrage aber nur zufriedene Fahrer. Vor allem das bei „null Umdrehungen“ voll zur Verfügung stehende Drehmoment begeisterte in der Praxis.

Dennoch: Die Nutzung eines Elektromobils funktioniert noch lange nicht so unbeschwert, wie wir das von herkömmlich betriebenen Fahrzeugen kennen: Einsteigen und losfahren, ohne Reichweite und Nachtankmöglichkeiten im Blick zu haben, geht nur in der Stadt beziehungsweise im näheren Umfeld. Ansonsten gilt es, die Strecke zu planen. Was ja nicht unbedingt ein Fehler sein muss – denn die Unbekümmertheit, zu der die überall verfügbaren Kraftstoffe Benzin und Diesel führen, sorgt vielleicht auch für viele eigentlich unnötige Fahrten. So kann man mit dem Elektroauto also gleich doppelt Gutes für die Umwelt tun.

Und gerade grüne Gedanken sind es, die Unternehmen und Fahrer in die Elektromobilität

treiben. Dafür ist es natürlich wichtig, dass das grüne Gewissen nicht erst beim Automobil selbst anfängt. Denn sauberes Fahren ist nicht nur ein lokales Problem. Natürlich, in Innenstädten rein elektrisch zu fahren wäre toll, weil die Luft einfach um ein Vielfaches besser würde. Ein Effekt für die Anwohner sicherlich, ähnlich gut und gesundheitsförderlich wie das Rauchverbot in Restaurants, Zügen, Flugzeugen und öffentlichen Gebäuden. Aber eine Auslagerung der Emission nach „draußen“ allein löst das Problem nicht: Der benötigte Strom muss auch regenerativ erzeugt werden, und nicht beispielsweise aus Kohle-Verstromung kommen. Dann, und nur dann, ist ein Elektrofahrzeug auch wirklich ökologisch sinnvoll.

Dazu müssten wir gerade auch in Deutschland an unserer generellen Anti-Haltung arbeiten: Denn wir sind ja zunächst einmal gegen alles. Gegen Atomstrom, speziell nach Fukushima, aber auch gegen neue Stromleitungen, die sauberen Strom von der Küste in das Landesinnere führen. Für besseren öffentlichen Nahverkehr, aber doch bitte ohne Stuttgart 21 oder andere Modernisierungen, die dafür vielleicht notwendig sind.

2012 wird zumindest die Automobilindustrie ihren Beitrag liefern: Etliche neue Elektromodelle werden kaufbar, und die Reichweiten steigen (siehe Marktübersicht ab Seite 72). Spitzenreiter der Elektrofahrzeuge 2012, so zumindest die uns vorliegenden Daten, wird wohl der Audi R8 e-tron mit 248 Kilometern Reichweite und einer Spitzengeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern werden. Leider liegen hier aber noch keine

Informationen über Stückzahlen und Preise vor, aber der Name R8 sagt ja schon einiges – das wird teuer und ist nicht unbedingt für die Flotte gemacht, zeigt aber, was bereits jetzt schon möglich ist. Und der 2013 folgende A1 e-tron mit gleicher Reichweite – aber geringerer Höchstgeschwindigkeit – wird dann sicher auch für den Flottenalltag konzipiert sein.

Ebenfalls zukunftsfähig ist das Konzept des Range-Extenders, wie es Opel (Seite 66) und Chevrolet mit ihren baugleichen Modellen zeigen: Vereint es doch die Kraftstoff-Einsparmöglichkeiten eines Elektroautos (für 95 Prozent der anfallenden Fahrten) mit der unbegrenzten Reichweite von Benzinern und Dieselfahrzeugen. Und auch bei den Kilometerkosten (siehe Flottenmanagement 5/2011) kann beispielsweise der Ampera punkten.

Nicht vergessen werden bei der Elektrifizierung sollte der städtische Lieferverkehr – die in unserer Übersicht vorgestellten neun elektrischen Transporter sind alle bereits im Markt verfügbar, auch wenn sie teilweise nur in Kleinserien für den Flottentest produziert werden.

Der Weg zum vollelektrischen Fahrzeug führt über das Hybridfahrzeug, welches derzeit – neben dem Konzept mit Range Extender – die praxistauglichste Art der Fortbewegung mit gutem Gewissen ist. Eine Auswahl aktueller Hybridmodelle finden Sie ebenfalls in unserer Marktübersicht; der Vorteil hier: Fast alle Modelle sind bereits ohne Stückzahl-Limitierung verfügbar.