



„Neues Fahrgefühl“

Alltagserfahrungen und -eindrücke von Elektrofahrzeugnutzern in der Flotte

Umweltpolitik, Image und Zukunftsdenken. All diese Aspekte, ob einzeln oder gebündelt, spielen in den Unternehmen eine Rolle, die sich zu Testzwecken zur Verfügung gestellt haben oder bereits käufliche Elektrofahrzeuge erworben haben. Unterm Strich sagen die Erfahrungsberichte der interviewten Fahrer oder Fuhrparkverantwortlichen eines aus: es funktioniert. Man muss seine Fahrgewohnheiten anpas-

sen, ebenfalls den Einsatzzweck der Fahrzeuge, aber insgesamt erleben alle Nutzer ein neues Fahrgefühl, ob im Pkw oder Transporter (hier im Bild der Iveco EcoDaily Electric, ein schon seit 2009 serienreifer Elektrotransporter). In der Umfrage befinden sich nicht nur eine Auswahl der neuartigen Elektrofahrzeugkonzepte, sondern auch altbewährte, ausgereifte beziehungsweise weiterentwickelte Hybridtechniken, wie sie bei Toyota und Lexus zum Einsatz kommen. Hier zeigt sich, dass das Umdenken beim Fahren nicht nur für die Zukunft gilt, sondern längst möglich war. Aber lesen Sie selbst, die Aussagen sprechen für sich:

Prof. Dr. Götz Rehn, Gründer und Geschäftsführer der Alnatura Produktions- und Handels GmbH:

„Seit fast einem Jahr nutze ich den Mini E für meine Fahrten ins Büro, aber auch zum Bahnhof nach Frankfurt und in die Stadt zum Einkaufen. Der Mini E ist unkompliziert zu fahren. Nach kurzer Eingewöhnung ist er ein Auto mit großem ‚Spaßfaktor‘. Das hohe Drehmoment des Elektromotors und die nicht erforderlichen Gangwechsel ermöglichen in der Stadt und auf Landstraßen eine dynamische Fortbewegung. Die starke Verzögerung bei Gaswegnahme durch die Energierückgewinnung des Elektromotors ist schnell verstanden und macht die Bremse fast überflüssig. Die Straßenlage ist Mini-tauglich. Nur das große Gewicht der Batterien schränkt die Agilität etwas ein. Grundsätzlich ist der Mini E voll alltagstauglich, und ich fahre ihn mit Vergnügen. Der große Vorteil des Mini E liegt



in seiner Umweltfreundlichkeit. Da er fast ausnahmslos mit Strom aus regenerativen Energien von der eTankstelle auf dem Unternehmensgelände betankt wird, ist der CO₂-Ausstoß gleich null. Den Strom beziehen wir von den Elektrizitätswerken Schönau. Von Nachteil sind die Reichweite des Mini E von nur 160 km, die schlechte Heizleistung im Winter, der kleine Kofferraum und natürlich das noch nicht sehr große eTankstellen-Netz.“

Offline Systemlösung

- ✓ Fahrerident
- ✓ Fahrzeuggruppen
- ✓ Aussendienst
- ✓ Kontakte
- ✓ Standorte
- ✓ Fahrtenbuch
- ✓ Zeiterfassung
- ✓ Datenbankserver
- ✓ Karte von OSM©

GPS-Fahrtenbuch

- ✓ GPS-Standby
- ✓ Notfallspeicher
- ✓ Status LED
- ✓ 3 Tasten
- ✓ TÜV Austria
- ✓ e – Kennzeichnung

Headfeld Fleet Manager 2010 ®



Thiemo Hafemeister,
Leiter Procurement bei
Pfizer in Deutschland:

„Das Thema Effizienz spielt in der Pfizer-Flotte eine große Rolle – klimafreundliche Modelle wie BlueMotion und Co. gehören zum festen Bestand. Der Flottentest zeigt, dass Elektrofahrzeuge nur einen Tick mehr Planung erfordern, gerade im urbanen Umfeld ist das Modell äußerst praktikabel, etwa als Poolfahrzeug. Und wenn die Infrastruktur zum Wiederaufladen deutschlandweit geschaffen ist, steht einem Großeinsatz aus meiner Sicht nichts im Weg.“



Gunnar Fischer (Bild), Testfahrer des Golf Blue-e-Motion, bei Pfizer:

„Ich arbeite im Innendienst und nutze den Golf sowohl dienstlich als auch privat – hauptsächlich in und um Berlin, sprich Stadtverkehr und Überland. Ich habe mich sehr schnell an das Fahrzeug gewöhnt. Bis auf den Antrieb ist es ja quasi ein regulärer Golf – ohne Einschränkungen. Wenn mal längere Strecken anstehen, plane ich das gut durch. Außerdem behalte ich immer die Verbrauchsanzeige im Auge, um zu sehen, wo ich noch sparen kann. Das Auto ‚erzieht‘ seinen Fahrer zum Effizienz-Experten. Der Golf Blue-e-Motion kommt inzwischen bei allen gut an, anfangs waren einige skeptisch, gerade mit Blick auf die maximale Reichweite von 150 Kilometern. Aber nach einer kurzen Spritztour als Beifahrer schwenkt das ins Positive um. Außerdem macht der Golf dank des hohen Drehmoments von 270 Nm ab Start eine Menge Spaß. Volkswagen hat in der Pfizer-Tiefgarage eine spezielle Ladebox installiert: Klappe auf, Kabel rein – fertig. Das Fahrzeug ist dann innerhalb von circa acht Stunden geladen. Mit dem Heimpladekabel dauert es circa acht Stunden, wenn die Akkus komplett leer sind. Via iPhone-App habe ich alle relevanten Daten im Blick – etwa den Ladezustand, meine gefahrenen Kilometer oder den Stromverbrauch.“



Dr. Ronald Große, Abteilungsleiter Elektromobilität bei der juwi R & D Research & Development GmbH & Co. KG:

„Seit Oktober 2010 nutze ich als erster Dienstwagennutzer in Deutschland ein Elektrofahrzeug. Mein Fahrzeug ist ein Mitsubishi i-MiEV, mit dem ich bereits verschiedene Erfahrungen sammeln konnte. Nach einem Jahr kann ich sagen, dass ich sehr zufrieden mit dem Fahrzeug bin, da ich nur wenige Einschränkungen im Vergleich zu meinem vorherigen Dienstwagen habe. Diese beschränken sich auf die Reichweite des Fahrzeugs, die sich bei sehr kalten Temperaturen um bis zu 50 Prozent verringern kann. Dies hängt auch mit dem Einsatz von elektrischen Verbrauchern wie der Klimaanlage und der Lichtanlage zusammen. Die Ladezeit für einen komplett entladenen Akku beträgt an einer Schuko Steckdose rund 5,5 Stunden und kostet etwa 3,50 Euro (in Abhängigkeit des jeweiligen Tarifes). Um die derzeit noch vorhandenen steuerlichen Nachteile für Dienstwagennutzer zu kompensieren, verwenden wir das Nutzwertversteuerungsprinzip bei dem der Dienstwagennutzer lediglich ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor versteuert. Unser Ziel ist es, den Fuhrpark mittelfristig komplett auf saubere Elektromobilität umzustellen, die zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien gespeist wird.“

Maximilian Abreß, Fuhrparkverantwortlicher bei der m+p consulting Süd GmbH:

„In unserem Operatingkonzept stellen wir unseren Kunden Elektrofahrzeuge, Ladestationen, Verkabelung und Betreuung zu einer monatlichen Flatrate zur Verfügung, meist im Rahmen von Energieeffizienzmaßnahmen an den jeweiligen Standorten. So werden wir bis Ende des Jahres 20 iOns bei Drittkunden ausgeliefert haben. Seit drei Monaten nutzen wir selbst in München und Braunschweig drei Peugeot iOn, ein weiterer kommt Ende des Jahres in Leipzig hinzu. Anhand einer Fahrtenbuchauswertung haben wir nämlich festgestellt, dass 64 Prozent aller Dienstfahrten mit einem Elektrofahrzeug durchführbar sind. Von allen Nutzern erhalten wir durchweg positives Feedback, sowohl von den Kollegen als auch von unseren Kunden. Die Umstellung im Fahrverhalten ist kein Problem, auch in der Bedienung erweist sich der iOn als unkompliziert. Geladen wird er an einer Steckdose in der Tiefgarage.“



Jörg Brandt, Leiter Beschaffung / Fuhrpark, Stadtwerke Trier:

„Bereits seit März 2011 nutzen wir einen Peugeot iOn in unserem Fuhrpark. Er ist wesentlich im Stadtverkehr unterwegs und kehrt abends an die Ladestation zurück. Die Stadtwerke-eigene Tankstange, die zu 100 Prozent mit Ökostrom beliefert wird, befindet sich im City-Parkhaus. Somit leisten wir zusätzlich einen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit und können mit Recht sagen, dass wir emissionsarm unterwegs sind, zudem nahezu geräuschlos. Die Reichweite von 150 km ist zwar ausreichend, aber durchaus verbesserungsfähig. Insgesamt sind wir sehr zufrieden mit dem Fahrzeug.“

Carsten Bußjaeger, Abteilungsleiter Betrieb/Produktion bei der RVK GmbH:

„Bei der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) läuft seit September ein Ford Transit Connect Electric in der Flotte. Wir nutzen ihn für Dienstfahrten aller Art, insbesondere auf den Strecken zu unseren Niederlassungen in Euskirchen, Bergheim und Meckenheim. Von Köln aus liegen diese bis zu 60 km entfernt, also Distanzen, die von der Akku-Reichweite problemlos abgedeckt werden können. Bis Ende Oktober hat der Transit Connect Electric bereits rund 1.100 km abgeleistet. Abends laden die Nutzer das Fahrzeug dann auf dem Parkplatz in der Hauptverwaltung an einer Standardsteckdose wieder auf, damit immer die maximale Reichweite für den nächsten Tag zur Verfügung steht. Zehn bis 15 Mitarbeiter, die vorab auf das Fahrzeug eingewiesen wurden, nutzen den Transit Connect. Anfängliche Vorbehalte der Fahrer sind einer gewissen Begeisterung gewichen. Derzeit erwarten wir ihn sehnsüchtig von der Inspektion bei Ford zurück. Aufgrund unserer bisher durchweg positiven Erfahrungen gehen wir davon aus, unseren Fuhrpark mit zusätzlichen Elektrofahrzeugen auszustatten, wenn Ford weitere Fahrzeuge im Angebot hat.“





Stefan Schmidt, Logistics & Fleet Management, Boehringer Ingelheim Pharma GmbH & Co. KG:

„In unserem Fuhrpark erproben wir derzeit mehrere Elektrofahrzeuge, drei smart fortwo electric drive, eine Mercedes-Benz A-Klasse E-CELL und ein Vito E-CELL, daneben läuft

noch eine B-Klasse F-CELL. Bis Ende des Jahres sollen noch zwei weitere Vito E-CELL und eine A-Klasse E-CELL hinzu kommen. Alle alternativ angetriebenen Fahrzeuge ersetzen eines mit Verbrennungsmotor – das ist Teil unserer Nachhaltigkeitsstrategie für die Flotte. Im Einzelnen nutzen wir die Fahrzeuge für Fahrten zu unseren Außenlagern und für Behördenfahrten (45 Kilometer pro Strecke), den Vito E-CELL im reinen Werksverkehr. Die smart fortwo electric drive fahren seit etwa einem Jahr; der erste hat bereits 9.000 Kilometer auf dem Tacho, da er auch an Mitarbeiter ausgeliehen wurde. Seine Reichweite liegt bei etwa 100 Kilometern, so dass er nahezu täglich aufgeladen wird. Das geschieht an Standardsteckdosen auf unserem Werksgelände und an öffentlichen Stationen.

Auch als Vorserienfahrzeuge sind die Fahrzeuge schon sehr ausgereift. Die A-Klasse E-CELL ist für mich persönlich das am weitesten ausgereifte Konzept mit einer Reichweite von circa 180 Kilometern, einer Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h und einer sehr guten Beschleunigung. Insgesamt erfüllen die Fahrzeuge die Anforderungen, die wir an sie stellen. Sie erweisen sich als absolut alltagstauglich, und die Herstelleraussagen stimmen. Wenn man weiß, wo sich die Stromtankstellen befinden, fährt es sich völlig unbeschwert. Alle Nutzer erleben ein neues Fahrgefühl, so dass die Akzeptanz von Tag zu Tag steigt. Derzeit liegen die Stromkosten bei 2,50 Euro pro 100 Kilometer, zusätzlich werden die Reparaturkosten sowie die Verschleißkosten niedriger sein als bei Verbrennungsmotoren. Darüber hinaus gehen wir davon aus, dass mit den neuen Modellen die Leasingkosten sinken werden. Wir werden weiter nachhaltig an der Ausweitung unserer Elektro-Flotte arbeiten und dabei die Gesichtspunkte Ökologie und Ökonomie gleichermaßen berücksichtigen.“

Volker Lehmann, Dienstwagennutzer, Hamburg Airport:

„Im Rahmen unseres Umweltmanagements testen wir bereits länger unterschiedliche innovative Antriebsformen im Fuhrpark. Seit einem dreiviertel Jahr fahre ich nun einen Renault Kangoo Z.E., hauptsächlich innerhalb des Flughafengeländes. Ich kann sagen, dass er ein ausgesprochen angenehmes Fahrverhalten hat, sehr leise ist, aber auch gut anzieht in der Beschleunigung. Da sich die gefahrenen Strecken auf täglich 25 bis 30 km belaufen, reicht eine Aufladung alle drei bis vier Tage. Das erledigen wir dann an hauptsächlich einer Steckdose. Insgesamt erweist sich der Kangoo auch preislich als interessant, die Anschaffungskosten liegen lediglich 4.000 Euro über einem Kangoo mit Verbrennungsmotor, die Verschleißkosten insbesondere bei den Bremsen sind aber wesentlich geringer. Und die Stromkosten liegen für uns günstig, da wir als Energie-Großabnehmer gute Konditionen verhandelt haben, beziehungsweise Energie auch selbst erzeugen.“



Mike Reuter, Fuhrparkverantwortlicher bei der Unilever Deutschland Holding GmbH:

„In unserem Unternehmen fahren seit diesem Frühjahr zwei Renault Kangoo Z.E.. Wir nutzen die Elektrofahrzeuge zur Auslieferung von

Post, aber auch zum Transport von Mitarbeitern. Die Fahrtstrecken verlaufen hauptsächlich im Stadtgebiet. Zum Aufladen des Akkus können wir auf dem Unternehmensgelände eigene Steckdosen verwenden. Von den Nutzern erhalten wir durchweg positives Feedback, insbesondere betonen sie das ruhige Fahrverhalten, dazu kommt, dass diese Null-Emissionen-Fahrzeuge zur Unterstützung unserer Nachhaltigkeitspolitik gezielt ausgewählt wurden. Allerdings bemängeln die Nutzer, dass die Fahrzeuge etwas zu leise für die anderen Verkehrsteilnehmer sind, daran müsste noch etwas gearbeitet werden.“

Matthias Koller, Berater Flottenmanagement, LeasePlan Frankfurt:

„Da wir uns im Interesse unserer Kunden auch persönlich mit den alternativen Antrieben auseinandersetzen, war es uns ein Anliegen, den Toyota Prius Plug-In Hybrid EV zu testen. Seit Ende August fahren wir das Fahrzeug abwechselnd in unseren vier Niederlassungen und geben es auch an Kunden zum Test. Da durch die Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor kein Reichweitenproblem besteht, sehen wir gute Chancen für eine breite Nutzung des Fahrzeugs. Wir haben das Fahrzeug auf sämtlichen Strecken gefahren, die Stadt ist zwar das geeignetere Einsatzgebiet für die rein elektrische Fahrt, aber dank der Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor können auch Autobahnstrecken ganz normal und mit geringerem Kraftstoffverbrauch bewältigt werden. Das Aufladen der Batterie erfolgt an einer normalen Steckdose, der Ladevorgang dauert nur 90 Minuten und kann auch mal während der Bürozeiten oder eines Kundentermins durchgeführt werden. Insgesamt haben wir ein positives Feedback erhalten, das Zusammenspiel der Technik funktioniert reibungslos.“



Reinold Becker, General Manager, Interline:

„Unsere zwei Toyota Prius 3 laufen in unserem Limousinenservice in Hannover bereits seit 2009 beziehungsweise 2010. Wir nutzen sie sowohl für Personentransporte als auch für die Zustellung von eiligen Laborsachen. Dabei fahren die Fahrzeuge auf Stadtstrecken wie auch Überland. Sie erweisen sich als äußerst zuverlässig, zudem profitieren wir sowohl von dem geringen Kraftstoffverbrauch als auch von der niedrigen Kraftfahrzeugsteuer.“

Horst Reinkensmeyer, Geschäftsführer Packsize GmbH:

„Es gehört zu unserer Firmenphilosophie, dass wir keine Fahrzeuge mehr mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren anschaffen. Derzeit haben wir rund 70 Prozent Hybridfahrzeuge in unserer Pkw-Flotte, hier in Deutschland fahren unter anderem fünf Toyota Prius und drei Lexus CT 200 h. Diese werden auf allen Strecken wie normale Fahrzeuge vom Geschäftsführer sowie von Areamanagern und Servicetechnikern eingesetzt. Wir können aus Erfahrung sagen, dass die Technik äußerst zuverlässig arbeitet. Zudem unterstützen die Fahrzeuge eine Änderung des Fahrverhaltens hin zu einem ökonomischeren Bewusstsein.“

