

„Auto E-Motions“

Interessensverbände, Meinungsforscher und Politiker überschlagen sich derzeit mit Wortmeldungen über die vermeintlich neue E-Mobilität. Jeder sitzt gerne mit im populären Elektroboot, denn politisch korrekter konnte man sich selten profilieren.

Im Grunde haben die meisten Damen und Herren aber keine Ahnung, über was sie da eigentlich sprechen – zumindest, wenn es um die technische Umsetzung geht. In einem Punkt scheinen sich aber alle einig: Egal wie ein serientaugliches, bezahlbares und servicefreundliches E-Car auf die deutschen Straßen kommt – schnell muss es gehen! Bis zu eine Million solcher Boliden – am besten noch hiesige Fabrikate – sollen bis zum Jahr 2020 in der Bundesrepublik über die Lande rollen. Dies ist zumindest eines der Ergebnisse der kürzlich gemeinsam mit der deutschen Automobilindustrie initiierten ‚Plattform Elektromobilität‘ des Bundesverkehrsministeriums.

Die Bürde, die den OEMs von der Öffentlichkeit und der Politik auferlegt wurde – und welche sie sich auch selbst teils aus Angst, wieder einen Trend verschlafen zu haben, auferlegen, ist riesig. Die Hersteller müssen zusammen mit einschlägigen Forschungseinrichtungen und systemrelevanten Technologieunternehmen quasi von ‚null‘ weg eine automobilen Zeitenwende einleiten – und dies am besten ohne internationale Kooperationen und möglichst rasch. Schließlich steht das Image der deutschen Ingenieurskunst auf dem Spiel!

Dass die Uhr längst tickt, ist bekannt. Bereits in diesem Jahr bringt Peugeot den ‚iOn‘, Citroën den ‚C-Zero‘ beziehungsweise Mitsubishi den ‚i-MiEV‘. Auch der Heuliez ‚Mia‘, ein Projekt des Automobildesigners Murat Günak und des französischen Karosseriebauers Heuliez, wird Ende des Jahres erwartet. Exoten wie der ‚Tesla Roadster‘ oder der ‚Karabag 500 E‘ sind in Deutschland bereits zu haben.

Der Opel ‚Ampera‘, der ‚Megacity‘ von BMW, der Volkswagen ‚E-Up!‘ oder der Audi ‚e-tron‘ kommen allesamt viel später in die Showrooms. Alle ‚Stromer‘ haben jedoch eines gemeinsam: Sie erreichen nach momentanem Stand kaum mehr als 130 Kilometer Reichweite, und das bei geplanten Preisen um die 35.000 Euro aufwärts! Momentan beträgt der Mehrpreis für die ‚elektrische Reichweite‘ von je 20 Kilometern noch rund 7.000 Euro. So verweist der Präsident des VDA, Matthias Wissmann, auf nötige Rahmenbedingungen und im Ergebnis auf die Einführung eines staatlichen Kaufanreizes. „Schließlich entscheidet der Kunde, ob das Elektroauto gekauft wird. Da muss auch der Preis stimmen“, so Wissmann.

Nur wenige sprechen zudem über die Reparierbarkeit und die Diagnosefähigkeit der künftigen ‚Flüstermobile‘. Viele Kfz-Profis haben jedoch längst für sich erkannt, was noch auf sie zukommen kann. Laut einer Studie des TÜV Süd informieren sich bereits heute rund 60 Prozent der Werkstattbetreiber aktiv über den Stand der ‚E-Technik‘. Schaffen es dann die OEMs endlich, auch die Serviceprozesse frühzeitig in die Fahrzeugentwicklung einzubinden und definiert man gemeinsame Diagnosestandards, so wird auch dem Kfz-Profi in der Werkstatt die Arbeit an den ‚hochspannenden‘ E-Cars Spaß machen.



Georg Blenk, Ressortleiter
Fachbuch/Onlineredaktion:

„Die Bürde, die den Automobilherstellern von der Öffentlichkeit und der Politik bezüglich der E-Mobilität auferlegt wurde, ist riesig.“

georg.blenk@krafthand.de