

FUTURE DRIVING - START EINER NEUEN BLOGSERIE

ZUM E-AUTO

Kürzlich hat eine neue Ära in meinem Leben begonnen, eine neue Mobilitäts-Ära: der Einstieg bzw. Umstieg in das Elektro-Auto. "Spät ...aber gut", mögen manche LeserInnen denken; "so ein Blödsinn, viel zu unausgereift, nur ein Hype", denken sich möglicherweise andere. Dazwischen sehe ich mich: als Nutzer von – Mietmodell sei Dank – unterschiedlichen Elektro-Autos, der noch in der Early-Adopter-Phase wissen will, welche Unterschiede sich in der Autonutzung ergeben, welche Fragestellungen und Probleme auftreten und welche Chancen ableitbar sind. Diesen Prozess werde ich in einer Blogserie begleiten, die in Kooperation mit "Future Driving" unterschiedlichste Aspekte der Elektromobilität beleuchtet – und zwar aus sehr praktischer, aber auch Energie- und Klimaperspektive. Teil 1 beschreibt den Umstieg und die ganz praktischen Fragen der ersten Fahrt mit der raschen Erkenntnis: Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit werde ich nie wieder einen Benziner oder Diesel mein Eigen nennen.

Der Umstieg: urbaner E-Auto-Nutzer statt fossiler Autobesitzer

Vorweg: Mein Mobilitätsverhalten entspricht wohl relativ stark einer urbanen Typologie mit hoher Nutzung von Fahrrad und ÖV im Alltag, vielen Wegen, die zu Fuß erledigt werden, und wo für den täglichen Arbeitsweg kein Auto benötigt wird. Ein Auto ist kein wichtiges Statusgut, sondern ein Verkehrsmittel, das dem Transportzweck zu dienen hat. Insofern lassen allein schon die vergleichsweise geringe Nutzung (5.000 km/Jahr) hinterfragen, ob der Besitz eines Autos nicht praktisch und ökonomisch komplett unsinnig ist. (Antwort: Ja, ist es, weil es völlig unternutzt ist und die laufenden Kosten hoch sind.) Zugleich bin ich auch nicht fundamental, wenn es um die Autonutzung geht, sondern erachte es als gut und durchaus wichtig, immer wieder auf ein Auto zurückgreifen zu können. Insofern war der Umstieg auf elektrisch auch vom Gedanken geprägt, dem Nutzen-statt-Besitzen-Ansatz zu folgen. Mit dem Future Driving-Mietmodell hat sich dafür eine sehr gute Möglichkeit ergeben.

Future Driving



Im nächsten Blogpost wird das Unternehmen des durch die WEB-Windenergie bekannt gewordenen Gründers Andreas Dangl und Familie noch genauer portraitiert werden, aber auch schon hier einige Worte zu Future Driving. Das im Waldviertel beiheimatete Unternehmen hat sich auf die Vermietung von E-Autos spezialisiert und baut auf eigene jahrelange Erfahrung in der Nutzung unterschiedlichster Modelle.

Insbesondere Langzeitmieten, aber auch Wochenendmieten zahlreicher E-Autos und mittlerweile auch der Verkauf einzelner Modelle werden angeboten. Für Einsteiger wie mich sind derartige Mietmodelle ideal, da sie Zeit geben, unterschiedliche E-Autos zu probieren, und auch die infrastrukturellen Voraussetzungen genau kennenzulernen. Die Beratung zu den einzelnen Modellen ist jedenfalls differenziert und ausgewogen. Es gibt prinzipiell für jene, denen die Abholung im Waldviertel zu mühsam ist, auch die Möglichkeit der Zustellung, jedoch ist ein Ausflug in die Landschaften des Waldviertels durchaus reizvoll.

Eine neues Gespür für Strom-/Energieverbrauch

Nun, das mag jetzt nicht überraschen, aber nach drei Monaten kann ich sagen, dass die Umstellung auf ein E-Auto sehr rasch bewältigt ist. Fahrtechnisch hat man sich innerhalb kürzester Zeit (in meinem Fall wenigen Minuten) auf die Unterschiede eingestellt. Die anfängliche Nervosität schwindet schnell. Modelle wie die bislang von mir genutzten Nissan Leaf – das meistverkaufte E-Auto der Welt – und Kia Soul (u.v.m.) bieten hohen Komfort. Die Umgewöhnung auf Automatik (das Elektroauto hat anders als Verbrennungsmotoren ein sehr hohes Drehmoment sofort verfügbar; eine Gangschaltung ist nicht notwendig [Korrektur 14.08]) ist ebenso innerhalb kurzer Zeit vollzogen. Der nächste große Unterschied ist die geringe Lautstärke. Man gleitet unglaublich leise dahin, was einem durchaus zu noch mehr Achtsamkeit insbesondere beim Losfahren bringt. Ein (nicht störendes) integriertes Geräusch hilft aber dabei, doch gehört zu werden. Faszinierend ist, wie sehr man die Unterschiede von Fahrweise, Topographie, Geschwindigkeit und anderen Faktoren beim Energieverbrauch merkt. Man spürt auch, ob man auf einer längerer Strecke Gegenwind oder Rückenwind hat. Durch den zu Beginn stets beunruhigten Blick auf den Akkustand und die berechnete Reichweite merkt man rasch entsprechende Entwicklungen. Man beginnt in Akkustand und prognostizierter Reichweite zu denken. Zudem ist das Gefühl, dass hinten keine Abgase rauskommen jedenfalls gut. (Zur Umweltbilanz demnächst mehr.)

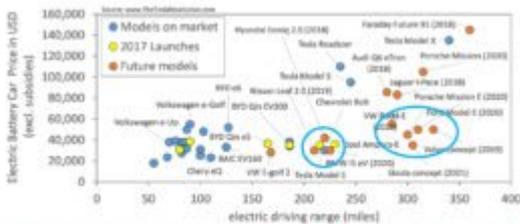
Geht sich das aus? Die Reichweitenfrage.

Es ist die wohl meistgestellte Frage: Wie weit kannst du mit dem E-Auto fahren? Wie gesagt, hängt davon ab. Die Standardangabe bei der Reichweite (NEFZ) ist deutlich über dem realen Wert. Meine erste Fahrt war gleich ein Test, ob ich es von Pfaffenschlag nach Wien schaffe. Ungeplanterweise zugegebenermaßen, weil ich beim ersten Tankstopp noch einen kleinen Fehler gemacht habe und es eilig hatte. Aber es ist sich ausgegangen, auch ohne finaler Aktivierung des Schildkrötenmodus, der einen im Sinne der Sicherheit wenige Kilometer bis zum Ziel lässt.

Zwischen Stadt und Land ist der Unterschied ebenso erheblich. Während ich beim Kia Soul (NEFZ-Reichweite 212 km) in der Stadt wohl fast 200 km fahren kann, sind es im hügeligem Waldviertel rund 120km. Der Unterschied ist deutlich spürbar und in die Reichweitenkalkulation miteinzuberechnen. Effizientes Fahren ist damit schnell gelernt (mein Stromverbrauch liegt derzeit bei 14,7 kWh/100km – ein vergleichsweise niedriger Wert). Wesentlich ist dabei auch die Wahl der Geschwindigkeit. Ob man auf der Autobahn 110 km/h oder 130 km/h fährt, macht einen deutlichen Unterschied beim Stromverbrauch. Wer keine Lademöglichkeit daheim oder im Betrieb hat, muss sich daran

gewöhnen, entsprechende Ladepunkte zu finden; das betrifft auch mich. Man hat dank diverser Apps und Websites schnell Anhaltspunkte, aber es ist auch klar, dass man hin und wieder den einen oder anderen Extrakilometer einlegen muss, um zeitgerecht laden zu können. Kein wesentliches Problem, aber eben eine Umstellung, welche in der aktuellen Transformationsphase notwendig ist.

Kein Zweifel mehr – das E-Auto setzt sich durch



Today there are 50 electric car models on the market (half in China), and by 2020 there will be over 200 from current car manufacturer plans

Aktuell ist es noch so, dass es auffällt, wenn man mit dem E-Auto unterwegs ist: von der amerikanischen Touristengruppe (“Look, that’s an electric vehicle – that’s coooool”) bis hin zu Kindern in der Kleinstgemeinde (“Schau, der hat ein grünes Kennzeichen”). Das wird sich ändern,

denn aufgrund der aktuellen dynamischen Entwicklungen ist davon auszugehen, dass sich das E-Auto durchsetzt (siehe diese Grafik aus “The Tesla Revolution” von Rembrandt Koppelaar/Willem Middelkoop). Schon jetzt sind die meisten Strecken mit E-Auto ohne Probleme bewältigbar. Gute Planung braucht es derzeit noch für das Einkalkulieren von Tankstops und entsprechender Pausen bei längerer Distanzen. Die Reichweiten steigern sich derzeit rasch; die Kosten für Batterien sinken. Auch die Infrastruktur entwickelt sich, wiewohl es da immer noch Nachholbedarf gibt. In den Anschaffungskosten sind E-Autos aufgrund des Akkus immer noch etwas teurer. In Norwegen wird dies komplett über steuerliche Anreize kompensiert; in Österreich teilweise über Förderungen. Insbesondere im betrieblichen Bereich sind E-Autos hochattraktiv. Dazu und noch viel mehr demnächst mehr.

More to come soon...