

FÜR HERSTELLER UND/ODER HANDWERKSBEREITBETRIEBE:

Alternative Antriebe



Die Politik hat auf EU-Ebene den Fahrzeugherstellern ambitionierte Vorgaben gemacht, geringere Abgaswerte zu vorzuweisen, um die Klimaziele erreichen zu können; die Hersteller werden über ihre ganzen Flotten hinweg bewertet und müssen immer niedrigere Flottenverbräuche erzielen. Deshalb ist der Wunsch, möglichst viele Gas- und Elektrofahrzeuge abzusetzen, verständlich, spart das doch hohe Strafzahlungen. So kann es sich durchaus rechnen, Autos unter dem Selbstkostenpreis anzubieten ... | VON GUNDO SANDERS

Staatlich gefördert wird der Umstieg auf eAutos auch stärker, nicht nur mit Kaufprämien. Auch die Versteuerung senkt sich, etwa bei Geschäftswagen; hier wird der Nutzer normal mit einem Prozent pro Monat der Anschaffungskosten zur Kasse gebeten. Bei Elektroautos reduziert sich dieser Prozentsatz um die Hälfte und bietet so einen zusätzlichen Anreiz, sich für ein eAuto als Firmenfahrzeug zu entscheiden. Die Kfz-Steuer entfällt für 10 Jahre, auch für eTransporter und eLKW. Für gasbetriebene Lieferwagen und LKWs sind neue Anreize durch die Verlängerung der Mautbefreiung geschaffen worden. Sollte zum Ende 2020 die Mautbefreiung für Gas-LKWs auslaufen, wurde jetzt in Bundestag und Bundesrat entschieden, dies bis Ende 2023 zu verlängern, um auch hier Anreize zum Umstieg zu bieten. Wer jetzt einwendet, das gelte ja erst ab 7,5 Tonnen, der hat teilweise Recht, denn viele Handwerksbetriebe sind mit leichteren Transportern unterwegs. Es geht aber nicht nur um das Gewicht des Fahrzeugs, sondern auch um das des gesamten Gespanns und zwar nicht um das tatsächliche, sondern das zulässige Gesamtgewicht. Und dann sind die 7,5 Tonnen ZGG doch sehr schnell überschritten, wenn ein Hänger gezogen wird.

Vor diesem Hintergrund kann es auch für Handwerksbetriebe interessant sein, sich für gasbetriebene oder eFahrzeuge zu entscheiden; vom PKW für den Chef oder die Vertriebsmannschaft über den Transporter für den Einsatz beim Kunden oder auf der Baustelle bis hin zum LKW. Und die Entwicklung der Batterien schreitet laufend weiter voran, etwa durch die sogenannten Bladebatterien des chinesischen Elektroautoherstellers ■ **BYD**, die deutlich kühler bleiben und nur noch halb so viel Volumen haben. BYD entwickelt auch gemeinsam mit ■ **Toyota** und hat bisher in Deutschland Elektrobusse verkauft. Mit ePKWs, eLieferwagen und eTrucks starten sie noch in diesem Jahr in Norwegen, dem Land mit den höchsten eFahrzeug-Verkäufen – bezogen auf die Bevölkerung. Hier wird in den kommenden Jahren aufgrund gesetzlicher Vorschriften kein neues Verbrennerfahrzeug mehr zuzulassen sein; auch in den Niederlanden und der Schweiz ist die Akzeptanz größer, und hier werden Autos eher zu haben sein, als in Deutschland. Für 2021 ist dort mit vielen neuen rein batterieelektrischen Fahrzeugen zu rechnen.

Alternative Antriebe – 1. Gas

Hier wird das fossile LPG und das auch aus Biogasanlagen herstellbare CNG angeboten und für PKWs, Transporter und LKWs genutzt. ■ **Fiat** und ■ **IVECO** sind hier langjährig aktiv und haben auch in den aktuellen Modellen (Ducato, Daily und Eurocargo) Gasmotoren anzubieten. ■ **VW** hatte jahrelang den Caddy 4 als CGI Modell. Der Caddy 4 ist aber bereits ausverkauft. Dafür kommt Ende des Jahres der Caddy 5 zu den Händlern; ihn gibt es ab kommenden Jahr auch wieder mit einem Gasmotor.



Alternative Antriebe – 2. Wasserstoff

Über das hinaus, was wir in CiH 12/19 dazu veröffentlicht haben, gibt es kaum Neues; **Mercedes-Benz** hat seinen H2-SUV eingestellt und entwickelt jetzt zusammen mit **Volvo** schwere LKWs mit Brennstoffzellenmotoren. In der Schweiz beginnt noch in diesem Jahr ein Großversuch mit Schwerlast-LKWs von **Hyundai**, aber bei Transportern tut sich aktuell noch nichts. **Opel** ist in der PSA-Gruppe für die Entwicklungen rund um den Wasserstoffantrieb zuständig, und der für Frühjahr 2020 angekündigte Zafira Life mit Brennstoffzellenmotor kommt noch in diesem Jahr, Corona-bedingt jedoch später. Im August und September werden wir einen **Hyundai NEXO FCEV Fuel Cell** mit 120kW/163PS und 1-stufigem Reduktionsgetriebe testfahren.

Alternative Antriebe – 3. Elektrisch als Hybrid oder rein batterieelektrisch

Die Posttochter **StreetScooter** wird wieder geschlossen, das Aacheener Unternehmen e.GO für ePKWs ist bemüht, sich mit einen Insolvenzantrag in Eigenverwaltung selbst zu retten; es müsse ein zweistelliger Millionenbetrag für die Fortführung bis Mitte 2021 gefunden werden, war den Medien zu entnehmen. eMobilität ist technisch und wirtschaftlich herausfordernd. Andere Player, wie etwa **Tropos Europe** wachsen da wohl gesünder und haben mit dem Logistikonzern Mosolf auch einen soliden und solventen Finanzier; im Mai wurde der erste in Herne produzierte Able ausgeliefert – weitere Verbesserungen sind angekündigt. Für Facility Management-Aufgaben oder Handwerker-einsätze in Wohngebieten eignet sich der kleine eTransporter sehr gut. **Mercedes-Benz** hat eVito und eSprinter im Verkauf, und wir sind beide bereits mehrfach gefahren. Das Fahrgefühl mit den unterschiedlichen Modi, die je nach Bedarf besonders sparsam und viel Energie bei Bremsen und Bergabfahrten zurückgewinnen können oder sportlich schnell viel Strom brauchen, ist beeindruckend und wird sich sicherlich mehr und mehr durchsetzen.

Anfang Juni präsentierte **Fiat** seinen serienreifen E-Ducato, ein Jahr nach dem Prototyp. Er hat eine sehr große Nutzlast von 1.950 kg. ➤

Von links nach rechts:

- Ein Opel Zafira Life wird das erste Fahrzeug sein, das für die nächste Generation der Brennstoffzellen-Technologie stehen wird, so Opel-Chef Michael Lohscheller auf der IAA 2019. (Foto: Opel)
- Der eSprinter (links) unterscheidet sich äußerlich kaum vom regulären Mercedes-Benz Sprinter. (Foto: Sanders)
- Direkt vor dem IVECO Werk in Ulm-Donautal hat Rolande eine Automaten-Gasttankstelle für LNG und CNG errichtet. (Foto: Sanders)
- Photovoltaik auf dem Dach lädt die firmeneigenen eAutos von Sinus Event-Technik (Foto: Sinus)

— Anzeige —

www.tropos-motors.de | Elektrotransporter aus Deutschland



ÖKONOMISCH. NACHHALTIG.

Der Tropos ABLE. 100% elektrisch.



Abmessungen (L x B x H): 3,70 x 1,40 x 1,90 m.
Wechselbare Aufbauten.



ELECTRIC
COMPACT
UTILITY
VEHICLES

➤ FCA schreibt dazu: In allen Aufbauvarianten wird der E-Ducato mit 10 bis 17 Kubikmetern das gleiche Ladevolumen haben, wie die konventionelle Version. Je nach Batteriewahl sollen 200 bis 330 km Reichweite möglich sein. Als Liefertermin bzw. Markteinführung wurde vage von „in den nächsten Monaten“ geschrieben. Derzeit finden umfangreiche Feldtests mit Partnerkunden statt.

Auf Borkum gibt es seit Mitte Juni 2020 einen emissionsfreien Rettungswagen. Auf Basis des e-Crafters ist der bundesweit erste elektrische Rettungswagen im Einsatz und wird auf der ostfriesischen Insel auch bei Arbeitsunfällen auf Baustellen eingesetzt. Den e-Crafter von VW gibt es seit Ende 2017 im Kundentest, verkauft wird er seit Herbst 2018.

■ PSA hat vor einigen Wochen für Ende des Jahres die Auslieferungen seiner mittelgroßen eTransporter angekündigt: als Citroën ë-Jumpy, Opel Vivaro-e und Peugeot e-Expert. Auf dem Instagram-Kanal von Computern im Handwerk haben wir bereits alle drei gezeigt und beschrieben. Der baugleiche ■ Toyota Proace Electric wird erst 2021 in Deutschland zu haben sein; sein Verkaufsstart ist zuerst in den Niederlanden, in Norwegen und der Schweiz geplant.



E-Ducato an einer Ladesäule (Foto: FCA)



e-Crafter als Rettungswagen für Borkum (Foto: Volkswagen Nutzfahrzeuge)



Der erste in Herne gefertigte Tropos wurde Anfang Mai ausgeliefert (Foto: Tropos Europe)

Auch Hybrid-eFahrzeuge profitieren steuerlich; das in Europa meist verkaufte Hybridfahrzeug ist der ■ Mitsubishi Outlander PHEV, den wir gerade im Test hatten. Er kann seine Akkus selbst laden und hat auch zwei 220 Volt-Anschlüsse im Fahrzeug für Laptops, Kühlgeräte oder Werkzeuge, die Strom per Kabel brauchen. Auch ■ Toyota, ■ Jeep und ■ Ford haben Hybridlösungen im Programm, die wir in CiH 10-11/2019 bereits gezeigt haben.

Den Strom für die firmeneigenen eFahrzeuge auf dem eigenen Firmendach erzeugen? Daß das geht, zeigt ■ Sinus Event-Technik in Mörfelden-Walldorf bei Frankfurt und lädt die Fahrzeuge tagsüber an den eLadesäulen über die auf dem Firmendach montierten Photovoltaikanlagen. Der überschüssige Strom wird ins Stromnetz eingespeist. Dank des verbauten Lastmanagements funktioniert das auch an sonnigen Tagen im Winter. Nach den Worten von Sinus Geschäftsführer Thorsten Schmidt hat sich die Investition in die Photovoltaikanlage auf dem Dach und die Verteileranlage für die Autoladeanschlüsse bereits gerechnet. <<



Dieser IVECO Eurocargo tankt CNG und ist damit bis Ende 2023 mautbefreit (Foto: Sanders)



Links: Die Blade Batterie von BYD aus China benötigt nur halb so viel Volumen. Rechts: BYD wird zum Jahresende diesen batterieelektrischen Kastenwagen in Norwegen einführen (Fotos: BYD)

