



# KEIN GRUND ZUR PANIK

TEXT: JÜRIG WICK FOTOS: WERK, J. WICK

Medien, Politiker, sogar Regierungen laufen momentan für die Elektrifizierung der Motorfahrzeuge Amok. Das Gewerbe und die Autofahrer sind verunsichert.

26

Für einmal ist unseren Exekutiven ein Kränzchen zu winden. Von der Hysterie und dem Aktionismus, wie sie in manchen Ländern und Städten um sich greifen, sind wir weit

entfernt. Forderungen vereinzelter grüner Politiker/-innen beantwortet man mit Pragmatismus und geht gar nicht darauf ein. Richtig so! Die Schweizer Autokäufer beweisen regelmässig,

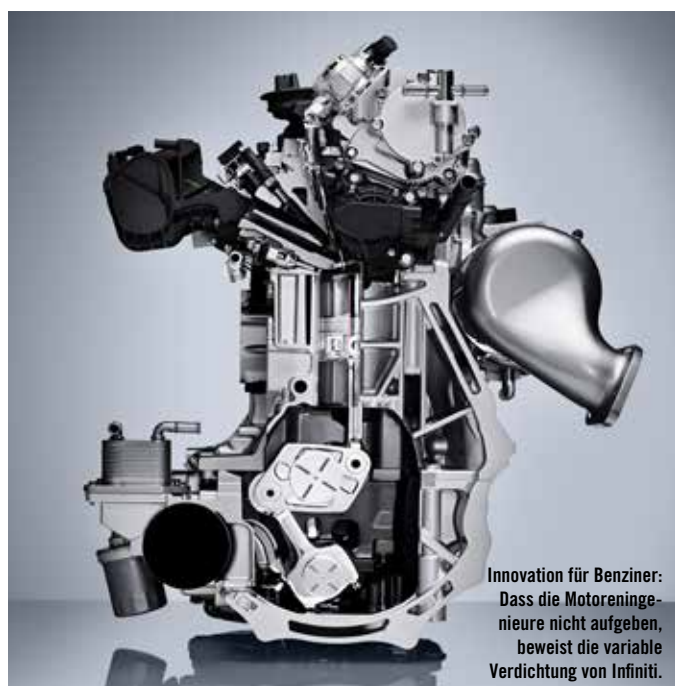
dass sie bereit sind, ohne Subventionen auf neue Technologien umzusteigen, aber vorschreiben lassen will man sich das nicht.

Die hiesigen Konsumenten waren ab 1985 in Europa die Ersten, welche zügig auf die Katalysator-Technik umgestiegen sind. Bis heute bleibt 1989 das Jahr mit den höchsten Neuwagenzulassungen überhaupt. Während in anderen Ländern der Autoabsatz trotz monetärer Unterstützungen stockte, griffen die Eidgenossen freiwillig munter zu. Und aktuell liegt die Schweiz bei den Immatrikulationen von elektrisch betriebenen Motorfahrzeugen weit vorne – noch vor den USA und Deutschland. Deren Elektromobil-Käufer streichen mit bis zu 7500 US-Dollar beziehungsweise 4000 Euro beträchtliche Subventionen ein.

handelt. In Stein gemeisselt ist nichts. Bis es zum tatsächlichen Vollzug kommt, vergehen noch Jahre, und dann sind neue Regierungen am Ruder.

Volvo hat verkündet, alle ab 2019 erscheinenden Modelle zu elektrisieren – entweder mit reinem Batteriebetrieb oder als Hybrid. Andere Hersteller versprechen, bis 2020 ganze Modellpaletten zu elektrifizieren. Frankreich will per 2040 die Zulassung von Autos mit Benzin- und Dieselmotoren verbieten. Die britische Regierung hat sich diesem Ansinnen angeschlossen. Oslo will den Dieselaautos die City-Durchfahrt bereits 2020 nicht mehr gestatten, andere Metropolen überlegen sich ähnliche Schritte. Unerfreuliche Perspektiven für Autofreaks, denen der Viertaktmotor ein lieb gewordener Lebensbegleiter ist.

Selbst in den Autohäusern ist man mehr als verunsichert. Per Elektromotor angetriebene Fahrzeuge benötigen weder Kupplung noch Auspuffanlage und haben einen geringeren Bremsenverschleiss. Die Ölwechselintervalle



Innovation für Benziner: Dass die Motoreneingenieure nicht aufgeben, beweist die variable Verdichtung von Infiniti.

## Absichtserklärungen

Als Folge der «Dieselthematik» soll die individuelle Mobilität nun ein weiteres Mal mit der Steuerung «von oben» passieren. Wobei, dies vorneweg, es sich grösstenteils um amokartige Absichtserklärungen



Keine klare Ansage: Die Stromversorgung ist weder international noch regional geregelt.

fallen weg und das Elektroaggregat hat weniger bewegliche Teile. Somit reduzieren sich gegenüber dem Verbrenner auch die Defekte.

#### Kurz zur sauberen Mobilität

Rückblick: Auf der Pariser Weltausstellung im Jahr 1900 stand ein als «Lohner-Porsche» patentiertes Elektromobil. Es kam auf 50 Kilometer Reichweite und war mit der 410 Kilo schweren Bleibatterie 50 km/h schnell unterwegs. Das waren im Vergleich zu den damaligen Ottomotoren sehr gute Werte. Bis zum Ersten Weltkrieg waren rund 30 Prozent aller selbstfahrenden Autos batteriebetrieben, und die Eisenbahn – ursprünglich mit Kohle alimentiert – wurde sukzessive elektrifiziert. So wird ein Teil der Strecke Grenze Schweiz–München erst per 2020 durchgängig mit Strom versorgt sein, und auch Frankreich hinkt bei der Elektrifizierung der Schiene hinterher.

Niemand vermag uns zu erklären, weshalb sich beim selbstfahrenden Vehikel statt dem elektrischen Antrieb der Benzinmotor durchsetzte. Die Kosten allein



Nach wir vor nicht gelöst: Das Reichweiten-Problem bei grosser Kälte.

können es nicht gewesen sein. Zu Beginn des zweiten Jahrtausends galt das Auto als Luxusprodukt. An eine Massenverbreitung wurden keine Gedanken verschwendet. Henry Ford, einem Freund von Thomas Edison – dem Wegbereiter der Elektrifizierung –, verhalf die Kolbenmaschine mit dem T-Modell zum Durchbruch. Dem Otto- und später dem Dieselmotor war bis in die 1960er Jahre ein durchschlagender Erfolg beschieden. Dann gerieten die Ölverbrenner unter Druck – wegen des Smogs zuerst in Kalifornien. Nach und nach wurden Abgasnormen eingeführt. 1977 tauchten in der Schweiz drei Anbieter von reinen Elektrofahrzeugen auf. Ein Jahr später existierte keiner mehr. 1986 wurde in Europa der Katalysator flächendeckend spruchreif, die Japaner entdeckten den Hybrid, während die Europäer im Zuge steigender Treibstoffpreise verstärkt auf den Selbstzünder bauten.

Trotzdem flackerte das Thema Elektroauto in den frühen 90ern erneut auf. Es gab diverse innovative Unternehmen – heute würde man sie «Start-ups» nennen –, welche Kleinwagen mit Elektroantrieb entwickelten und zu Märkten trugen, jedoch grandios scheiterten. Erneut plätscherten Jahre ohne einsetzende Elektrifizierung ins Land. Anfangs des neuen Jahrhunderts wurden alternative Treibstoffe wie Bioethanol (E85) zuerst in Schweden, dann auch in der Schweiz gefördert.

2008 erschien Multimilliardär Elon Musk mit seinem Tesla

Roadster. Im Rückblick ist anzuerkennen, dass es dem Südafrikaner in der aufgekommenen Klimadiskussion gelungen ist, der Elektromobilität erstmals eine stabile Dynamik zu verleihen. Rückenwind bekam Tesla 2015 zusätzlich durch die vom Volkswagen-Konzern angeschobene Dieseldramatik. Die Geschichte wird es dereinst als Ironie des Schicksals bezeichnen, dass ausgerechnet die technikverliebten Deutschen den Abgang der Verbrennungsmaschine eingeläutet haben.

**Ausgerechnet die Deutschen leiten den Abgang der Verbrenner ein.**

#### Automobile Zukunft

Seither sind mediengeile Politiker und strategisch denkende Hersteller auszumachen, welche der Elektrifizierung in das Wort reden und gegen die Tatsache auflaufen, dass das Automobil zu einem Verschleissartikel mit langer Laufzeit geworden ist. Die Verbrennerfraktion wird weitere Fortschritte machen und die Ingenieure sowie Erdölkonzerne sich nicht geschlagen geben.

Selbst in den reichen Ländern liegt das Durchschnittsalter der in Betrieb stehenden Fahrzeuge bei über zehn Jahren. Autos, die 2020 neu zugelassen werden, haben demnach eine Haltedauer weit über 2030 hinaus. Alles läuft

auf eine langsame, aber kontinuierliche Elektrifizierung hinaus und die Treibstoffversorgung wird über Jahrzehnte gesichert bleiben. Aktuell müssen sich Autofreaks und Garagisten keine Sorgen machen, auch weil die Stromer nicht in der Lage sind, versprochene Reichweiten in kalten Jahreszeiten aufrechtzuerhalten, und die Versorgung unterwegs weder geregelt noch sichergestellt ist.

Kann man sich vorstellen, die Ölmultis würden ihre Förder- und Einnahmequellen einfach aufgeben, oder die Laternenparker würden ihre Fahrzeuge mit genügend Steckdosen aufladen können? Und was ist mit den leichten Motorrädern, welche in vielen Ländern Afrikas und Asiens das Strassenbild dominieren? Letztlich fragt sich der von Abgaben gebeutelte Autofahrer zu Recht, weshalb die stark wachsende Schifffahrt auf den Flüssen und Weltmeeren mit den auf Schweröl angewiesenen Maschinen in Einklang zu den angestrebten Klimaschutzziele gebracht werden soll. Ein internationaler Konsens war auf dem Klimagipfel in Paris nicht auszumachen. So wird es auch bei den individuellen Verkehrsmitteln für die Strasse noch lange bleiben. ■

#### WAS MEINEN SIE DAZU?

**SCHREIBEN SIE UNS IHRE MEINUNG...**  
entweder per E-Mail:  
info@auto-illustrierte.ch oder  
per Post: auto-illustrierte,  
Alte St. Wolfgangstrasse 5,  
6331 Hünenberg