

Elektromobilität: Allgemeine Verunsicherung

Elektromobilität ist angesagt, nur wenige getrauen sich noch, dagegen zu argumentieren. Doch jetzt melden sich Fachleute zu Wort.

Geht es nach hohen Politikerinnen und Politikern, ist es mit den Verbrennern für Automobile absehbar vorbei. Nur so lasse sich das per 2050 gesetzte Klimaschutzziel erreichen. In diese Richtung haben sich unter anderem die deutsche Bundeskanzlerin sowie die Präsidentin der EU-Kommission am Wirtschaftsforum in Davos vernehmen lassen. Vom Vorstandsvorsitzenden des Wolfsburger Konzerns bekommen sie Unterstützung: Dort will man ab 2030 ausschliesslich VWs mit Elektroantrieb produzieren. Dieser Hersteller war es, welcher über «Dieselgate» den Feldzug gegen den Verbrennungsmotor ins Rollen gebracht hatte. Vertreter anderer Marken ärgern sich, wagen sich aber nicht Kontra zu geben. In Brüssel haben die Autobauer an Vertrauen eingebüsst.

Fachleute wagen sich aus Deckung

Massgebliche Leute hinter der Front getrauen sich aber aus der Deckung. So Lino Guzzella von der ETH Zürich, oder Mario Gutmann, Betriebsratsvorsitzender der Robert Bosch GmbH in Bamberg (D). Unisono haben auch weitere ausgewiesene Fachleute nicht den Klimawandel im Visier, sondern die Art und Weise, wie das CO₂-Ziel erreicht werden soll.

Mit Strom allein lässt sich die Vorgabe nicht erreichen, es braucht weitere Unterstützer für die individuelle Mobilität, lautet die Kernaussage jener, die nicht dem Populismus, sondern der Realität und dem Gesamtblick verpflichtet sind: Versorgung, Kosten, Stand der Entwicklung, Infrastruktur, effektive CO₂-Emissionen, nicht zuletzt den Arbeitsplätzen.



Neubau-Siedlung in Kilchberg: Kein Aufladen möglich, weil zu dünne Kabel verlegt worden sind.

F: Wick

Auch in der Schweiz sind Jobs betroffen, insbesondere bei Zulieferern, vor allem aber bei den Garagisten.

Bundesrat hält sich zurück

Die Schweizer Exekutive hat sich bislang nicht eingemischt, sondern harrt der Dinge, welche kommen sollen, statt auf die Linie von Angela Merkel, Ursula von der Leyen, Anne Hidalgo (Stadtpräsidentin Paris), oder Boris Johnson einzuschwenken.

Defizite haben alle, auch die schweizerische Regierung. Vor allem damit, der Bevölkerung zu sagen, wie es mit der Besteuerung der Elektrofahrzeuge, und mit den Restwerten von Leasingautos weiter geht. Dies wäre schnellstmöglich angesagt, um die künftigen Käufer von Elektrofahrzeugen nicht im Ungewissen zu lassen. Der Anteil der Stromer wird steigen, ergo muss das Strassenverkehrsnetz mittelfristig über die Elekt-

rofahrzeuge mitfinanziert werden.

Lino Guzzella, Professor für Thermodynamik: «Im Grundsatz muss das Ziel im freien Wettbewerb erreicht werden. Eine überbordende Finanzierung wie von der EU vorgesehen, schafft neue Konflikte. Es wäre falsch, wenn Europa eine Mauer aus Handelsschranken um sich zieht.»

Mario Gutmann: «Null Gramm sind kontraproduktiv. Wenn man das E-Fahrzeug von der Entstehung bis zur Entsorgung betrachtet, ist es nicht CO₂-frei, sondern erzeugt davon so viel wie Autos mit anderen Antriebstechnologien. Unterm Strich ist die Elektrifizierung ein Ablassbrief der Hersteller nach Brüssel. Sie müssen ab 2020 pro Fahrzeug und Gramm, um das sie den Zielwert verfehlen, 95 Euro nach Brüssel überweisen». Klartext: Es geht wieder um Geld, das vom Konsumenten aufge-

bracht werden muss. Der frühere Motoren-Chefentwickler von GM, der Österreicher Fritz Indra, darf sich nun frei äussern: «Die finale Lösung sind CO₂-neutrale Treibstoffe. Diese benötigen für die Herstellung so viel CO₂, wie dann im Betrieb wieder verheizt wird». Das durchschnittliche Alter des PW-Bestandes liegt bei über 10 Jahren, viele Autos laufen über 20 Jahre im Alltagseinsatz, wir brauchen also fossile Treibstoffe sowieso noch für Dekaden.

Alternative Treibstoffe

Gemeinsamer Nenner: Wir benötigen E-Fuels für Verbrenner. Synthetische Treibstoffe wie Ethanol können wir aus Holz oder Abfällen produzieren, und uns dadurch von Ländern wie Saudi-Arabien oder Lybien unabhängiger machen. Die Produktion wäre teurer, aber wir müssten die Treibstoffpreise nicht über CO₂-Gesetze

künstlich anheben, um die Mobilität Richtung der ÖV zu steuern. Die Technologie zur Produktion von E-Fuels würde Arbeitsplätze erhalten statt vernichten. So liesse sich die Klimadiskussion allgemeinverträglich entschärfen und das aufgebaute Knowhow der Verbrenner-Technologie bewahren und weiterentwickeln.

Lino Guzzella in der NZZ: «Diejenigen welche heute entscheiden, werden 2050 nicht die Verantwortung für die Folgen tragen. Die derzeitige Form des politischen Klima-Populismus ist so bequem wie falsch».

Christian Bach, Leiter Antriebssysteme bei der Empa in Dübendorf: «Auch die Elektromobilität hat schmutzige Seiten. Wenn wir nur das Antriebskonzept wechseln, haben wir nichts gewonnen». Die Kernaussagen: Ziele setzen ist ok, der Industrie Vorgaben zu machen scheint jedoch nicht der richtige Weg. (jwi.)

Für Sie gefahren: Honda HR-V Turbo

Der Honda HR-V gehört zur gefragten Crossover-Sorte – ist also ein praktischer Kombi. Hochgesetzt aber sozialverträglich.

Den 182 PS starken HR-V gibt es auch mit Automatik (+Fr. 2300.-), wie es in Zürich und Umgebung grossmehrfach verlangt wird. Die Eindrücke dürften vom gefahrenen 6-Gänger nicht stark abweichen, weil Honda technisch auf der Höhe der Zeit agiert.

Die HR-V-Reihe beginnt ab 25 100 Franken mit 130 PS. Damit ist man in der Agglo auch mit Automatik gut bedient. Wer häufig Familie in die Berge fährt, bleibt mit dem Turbo-Benziner stressfreier unterwegs.

Crossover-Gründe

Es gibt trotz der gegenwärtigen Anti-SUV-Welle Gründe, sich für ein SUV oder Crossover zu interessieren. denn diese Gattungen bauen wegen der steiler angeordneten Windschutzscheibe rund 20 cm kürzer, als stromlinienförmige Limousinen oder Kombis. Auf gleicher Fläche bieten sie ein grösseres Raumangebot, zumindest in der zweiten Reihe. Spätestens im engen Parkhaus zahlt es sich aus. So wieso versteckt der HR-V sein SUV-Gehabe vergleichsweise diskret, und



Umfassende Ausstattung, leicht durchschaubare Bedienung: Der Honda HR-V.

Fotos: Jürg Wick



bietet dafür eine bessere Übersicht sowie einen lockereren Ein- und Ausstieg.

Der HR-V kommt diesen Bedürfnissen unaufgeregt entgegen. Erkauft über höhere Verbrauchs- und CO₂-Werte wegen der schlechteren Aerodynamik. Von einem Japaner hätten wir uns allerdings etwas mehr Clever-

ness bei der Variabilität erwartet und von Honda etwas mehr motorisch kultivierten Feinschliff. Dafür kann der HR-V mit einem subtilen Abrollkomfort am von Flickstellen übersäten Mythenquai aufwarten. Später, auf dem Weg zum Albis, enttäuscht er dann mit seinem pomadigen Fahrverhalten, welches sich bis in die wenig

supportiven Vordersitze äussert. Erwähnenswert die einfach durchschaubare Bedienung trotz Touch-Screen für die Klimaanlage. Da existieren Lösungen mit grösserem Ablenkungspotential.

Mit der Vernetzung ist der HR-V ungefähr auf der Höhe der Zeit. Die Jungen würden noch mehr Möglich-

keiten begrüssen, aber die interessieren sich, wie man hört, noch kaum für ein Auto als persönlichen Bedarf. Unser HR-V hat sogar weniger verbraucht, als das Werk angibt: Dieser Honda drückt eben nicht, ist ein Auto eher zum Cruisen, als zum sportlichen Fahren, und deshalb zeitgemäss.