

DAS E3-MOBIL PROJEKT

DAS SEIT 2008 LAUFENDE PROJEKT HAT VIEL BEWIRKT, AUCH WENN AM ENDE NUN DOCH KEINE SAMMELBESTELLUNG FÜR EIN ELEKTRO-HYBRIDFAHRZEUG DURCHGEFÜHRT WERDEN KANN

Wir haben unser Ziel komplett verfehlt und dennoch die meisten Ziele erreicht. So könnte man den aktuellen Endstand des „E3-Mobil“-Projektes umschreiben.

Erinnern wir uns: im Jahr 2006 war „Elektroauto“ ein Schimpfwort und die deutsche Automobilindustrie war froh, dass sie sich mit dieser Technik nicht befassen musste. Auf der DGS-Delegiertenversammlung Anfang 2007 wurde deshalb die Idee zum „E3-Mobil“ geboren. Die Kerninhalte des Projektes waren:

- Der Öffentlichkeit das Thema „Elektromobilität“ schmackhaft machen.
- Die Politik auf fehlende Rahmenbedingungen aufmerksam machen.
- Die Industrie durch den Nachfragedruck einer Sammelbestellung zu neuen Entwicklungen anspornen.
- 5.000 potentielle Käufer bündeln, um ein E-Auto für 20.000 € zu kaufen.

Nachdem weitere Projektpartner gefunden waren und die Kampagne Anfang 2008 starten konnte, änderten sich die Rahmenbedingungen sehr schnell. Länder wie China, Japan, Frankreich, Israel und vor allem die USA überzeugten die Industrie – auch die deutschen Autobauer – durch üppige Fördertöpfe davon, dass E-Mobilität politisch gewünscht ist.

Externe Faktoren

Konnte man im Jahr 2000 noch Elektroautos für rund 20.000 Euro kaufen, so explodierten 2009 nicht nur die Preise, sondern auch die Zahl der potentiellen Akteure. Es ist deutlich schwerer geworden, reine Fahrzeugankündigungen von real verfügbaren Produkten zu trennen. Weiterhin zeigt sich, dass bei bis zu 40% staatlicher Förderung (z.B. in Japan) oder den alleine in Deutschland mit 500 Millionen Euro ausgestatteten Förderprojekten und Modellregionen, ein Verkaufspreis von unter 40.000 Euro je Fahrzeug derzeit nicht zu erwarten ist.

Das „E3-Mobil“ war auch nichts Besonderes mehr, denn überall konnte man auf einmal Vorbestellungen und Anzahlungen tätigen. Auf eine ganz bizarre Weise wurde der Erfolg der Elektromobilität zum größten Problem des „E3-Mobil“ Projektes.

Interne Faktoren

Unser Ziel war die Bündelung von 5.000 Fahrzeugen. Nach einem anfänglich sehr dynamischen Start kam die Zahl der Anmeldungen ab Mitte 2009 praktisch zum Erliegen. Derzeit liegen uns nur 3.500 Interessensbekundungen vor. Bei 20.000 Euro je Fahrzeug wäre dies aber bereits ein Projektvolumen von 70 Mio. Euro. Zur Abwicklung derartiger Summen braucht man eine professionelle Organisation, deren Gründung jedoch gescheitert ist. Ein Grund dafür ist die unerwartet hohe Arbeitsbelastung der meisten „E3“-Initiatoren, denn diese sind seit Anfang 2010 sehr stark mit der Nationalen Plattform Elektromobilität beschäftigt, um so die Rahmenbedingungen für alle deutschen „E3-Mobile“ mit zu gestalten.

Andere „Sammelbestellungen“

Auf der nächsten Seite haben wir einige der aktuell interessantesten Kandidaten zusammengestellt. Für jedes dieser Fahrzeuge läuft die eine oder andere Art von „Sammelbestellung“, an die sich unsere E3-Mobilisten anschließen können.

Vom Preis am interessantesten klingt das Angebot des Renault Kangoo Z.E., der mit einem Kaufpreis von 25.000 € und einer monatlichen Leasingrate für den Akku von 72 € den E3-Zielen am nächsten kommt. Sowohl die Zuladung als auch die elektrischen Fahrleistungen kommen dem E3-Mobil sehr nahe. Die Vermarktung wird, ähnlich wie bei BYD, aber vermutlich anfangs exklusiv über den Atom-Kohle-Konzern RWE laufen.

Technisch entspricht der in der Schweiz entwickelte SwissCleanDrive am ehesten der Idee des E3-Mobils, denn es handelt sich hierbei um ein Elektro-Hybrid-Auto. Leider liegt die rein elektrische Reichweite nur bei 20 bis 30 km und zudem ist nur ein Fiat 500 Umbau verfügbar.

Die Erfolge

Es wäre vermessen zu glauben, dass wir dem Elektroauto zum Durchbruch verholfen haben. Die zentralen Faktoren sind hier ganz klar die weltweit bereitgestellten, gewaltigen staatlichen Fördergelder in mehrfacher Milliardenhöhe.

Aber wir waren der Zeit einen Hauch voraus und somit haben sich vor der „Hy-

pe-Welle“ wohl viele Entscheidungsträger auch mit dem „E3-Mobil“ beschäftigt. Große Autohersteller haben zu uns den Kontakt gesucht, um mögliche Verkaufskooperationen zu klären. Kleine Umrüster haben versucht, sich an den „E3-Mobil“ Zielvorgaben zu orientieren. Ein Forschungsprojekt hat sein Testauto sogar nach unserem „E3“ benannt. Und das Umweltministerium unterstützt seit 2009 sogar offiziell die „Pro E3-Mobil“-Kampagne des Bundesverbandes Solare Mobilität, wodurch die Öffentlichkeit noch mehr auf die Potentiale dieser Technik aufmerksam gemacht werden konnte. Sogar das Fernsehen hat über unser Projekt berichtet.

Beim angestrebten Flottenkauf sind wir ganz klar gescheitert. Aber die Auswahl der potentiellen E-Fahrzeuge wird zur Jahreswende dramatisch ansteigen und somit kann sich jeder „E3-Mobilist“ sein Lieblingsfahrzeug selber aussuchen. Auf politischer und gesellschaftlicher Ebene war das „E3-Mobil“ auf jeden Fall ein voller Erfolg. Wir werden auf unserer Webseite auch weiterhin die Marktentwicklung kommentieren.

Weitere Informationen unter:

www.e3-mobil.de

ZUM AUTOR:

► Tomi Engel

leitet den DGS Fachausschuss Solare Mobilität

tomi@objectfarm.org

E3 ELEKTRISCH FAHREN ERNEUERBAR TANKEN EMISSIONEN REDUZIEREN

30 g CO₂ / 100 km 20.000 €
120 km/h 20 Arbeits 500 km 5 Tankstellen

Ja Ich hätte Bedarf für so ein Auto und würde das in erster Linie selbst bezahlen.

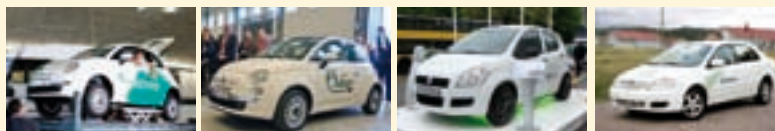
Ich bin: Privat Geschäftlich Beides

Name: _____ Telefon: _____
Mailing-Adresse: _____
Postleitzahl: _____ Stadt: _____

© 2008 E3-Mobil



**E³ ELEKTRISCH FAHREN
ERNEUERBAR TANKEN
EMISSIONEN REDUZIEREN**



Umrüstungen	E3-Mobil „Wunsch“	SwissClean-Drive	CARe „Fiat 500“	German E-Cars „Stromos“	eCars-Now! „Corolla“
Sitzplätze	5	4	4	4	4
Zuladung	400 kg	400 kg	ca. 400 kg	330 kg	unbekannt
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	160 km/h	120 km/h	120 km/h	ca. 120 km/h
Reichweite mit Hilfsmotor	500 km	bis 700 km	–	–	–
rein elektrische Reichweite	100 km	bis 30 km	bis 120 km	über 100 km	bis 150 km
Fahrstrom je 100 km	max. 20 kWh	15–20 kWh	ca. 15 kWh	15–20 kWh	ca. 20 kWh
Batteriepartner	–	dreifels	Alelion	Thunder Sky	Thunder Sky
Batteriepreis	–	inklusive	inklusive	inklusive	inklusive
Verkaufspreis	ca. 20.000 €	ca. 50.000 €	ca. 53.500 €	ab 42.000 €	geplant 25.000 €
Verkaufsstart in der BRD	2010	2010	2010	2010	evt. ab 2011
Herstellungsland	egal	Schweiz	Schweden	Deutschland	Finnland
Anmerkung	Dies wäre das Wunschfahrzeug des E3-Mobil Projektes	Basis ist der „Fiat 500“. Eine Kleinserie soll in Arbeit sein.	Basis ist der „Fiat 500“. Wird in mehreren EU-Ländern angeboten. Umrüster ist die Firma EV-Adapt.	Basis ist der „Suzuki Splash“. Erste Fahrzeuge wurden bereits an Modellregionen ausgeliefert.	Basis ist der „Toyota Corolla“. Sammelbestellung läuft in Finnland.



Serienmodelle	Renault „Kangoo ZE“	Mitsubishi „i MiEV“	Nissan „LEAF“	Citroen „Berlingo First“	Opel „Ampera“
Sitzplätze	2	4	4	2	4
Zuladung	650 kg	330 kg	unbekannt	500 kg	unbekannt
Höchstgeschwindigkeit	min. 100 km/h	130 km/h	130 km/h	100 km/h	160 km/h
Reichweite mit Hilfsmotor	–	–	–	–	ca. 500 km
rein elektrische Reichweite	bis 160 km	bis 140 km	bis 160 km	bis 120 km	bis 50 km
Fahrstrom je 100 km	ca. 20 kWh	15 kWh	15–20 kWh	20–25 kWh	20–25 kWh
Batteriepartner	AESC	GS Yuasa	AESC	MES-DEA	LG Chem
Batteriepreis	72 € pro Monat	inklusive	inklusive	inklusive	inklusive
Verkaufspreis	25.000 € + Akku	ca. 35–40.000 €	ca. 35–40.000 €	ca. 45–50.000 €	ca. 25–30.000 €
Verkaufsstart in der BRD	ab 2011	2010	ab 2011	2011	nicht vor 2012
Herstellungsland	Frankreich	Japan	Japan	Frankreich	Deutschland
Anmerkung	Wurde auf der IAA 2010 vorgestellt und soll u.A. nach Holland geliefert werden.	Wird in Europa ab 2011 auch als Peugeot iOn und Citroen C-Zero vertrieben.	Nissan wird ab Ende 2010 in Japan und dann in den USA ausliefern.	Die ersten 1000 Stück werden an die französische Post geliefert.	Der amerikanische GM Volt wird ab 2010 verkauft, jedoch will GM offenbar erst die USA bedienen.