

Editorial:

Weihnachten kommt immer so plötzlich. Wer kennt diesen Spruch nicht? Ja, und eigentlich sollte diese Ausgabe ja schon im Herbst erschienen sein. Und ein weiterer Spruch fällt mir ein, zitiert aus vielen Werbebotschaften: „Alles muss raus“. Wie wahr, daher der Abschluss dieser Zeitschrift, obwohl wieder nicht alles drin ist, was hätte rein sollen. Und rechtzeitig vor Weihnachten? Ja, prinzipiell schon. Nur sind die Drucker so voll mit Aufträgen, dass es knapp wird oder etwas später. Ich bitte um Nachsicht, und während ich dies schreibe, laufen noch die Anfragen nach möglichst raschen Druckterminen.

Was ist drin, was nicht

Erstmal die Vorschau auf die Nr. 96, die Anfang nächsten Jahres geschrieben, gesetzt, gedruckt und verschickt wird. Dies soll rein: Bericht über die EMA Nürnberg, Erfahrungen mit E-Mobil Nutzung im Allgäu, Leserbericht über eine TESLA Model S Testfahrt, 25 Jahre Elektromobilität auch bei AKASOL, bei der ISOR Dortmund und.... Umrüsten von herkömmlichen Fahrzeugen zum E-Mobil: Wer macht was, wer liefert was? Test eines neuen 2014er Citroen Berlingo. Peter Hays Bericht über die Pioniere der E-Mobilität. Und natürlich die aktuellen Entwicklung bei Akkus, Ladesystemen und mehr, vor allen bei den mobilen Ladeboxen wie der CHROM-Box, der 22-kW Schnell-Lader mit Chademo/CCS Ausgang des Designwerks Schweiz und mehr.

Mit anderen Worten: Es ist schon einiges in der Warteschlange. Aber was ist gewesen, was hier in diesem Heft? Wieder die bewährte Mischung aus Berichten der Industrie, der Firmen und Verbände und Vereine gepaart mit eigenen Beobachtungen und Erfahrungen. Und viel Raum geben wir wieder den Erfahrungen der Nutzer und Anwender. Diese Erfahrungen decken sich leider oft mit eigenen Erfahrungen. Der Unterschied zwischen vollmundigen Ankündigungen und Werbung und der ge- oder erlebten Realität, der eignen Erfahrung, ist oft riesig gross. Bitter wird's immer dann, wenn auch auf gezielte Nachfragen nichts Zufriedenstellendes kommt. Wir bitten also vorab die erwähnten Lieferanten und Industrien schon mal um Nachsicht, aber eine solche kritische Berichterstattung muss einfach sein. Schon deshalb, weil sich sonst wohl gar nichts ändern würde. Und ändern muss sich vieles.

Verladen

Gemeint sind nicht nur die Fahrzeuge. Dort würden sich die Anwender, so hört man in Gesprächen immer wieder, vor allem drei Dinge wünschen, und das dauerhaft und nicht nur Weihnachten: 1. Die Fahrzeuge müssen billiger werden. 2. Die Reichweiten müssen größer werden, 200 bis 300 km wären schon schön, und von TESLA Reichweiten größer als 300 km träumen viele. Dann 3. muss die Ladetechnik einfacher und besser werden. Notladen ist der Normalfall. Im Jargon „Schnarchladen“ genannt, weil es halt über Nacht passiert. Ladezeiten von 10 oder 15 Stunden sind kaum vermittelbar, aber die Regel, wenn das mitgelieferte Schuko-Ladekabel max. 8 A macht. 14 A wären zwar besser, aber noch lange nicht gut. Und dann diese unhandlichen Boxen im Kabel, wer hat sich denn diesen Unsinn ausgedacht. Einziger Vorteil vom Schuko-Laden: Hier gibt es rund eine Million Außensteckdosen, und auch viele öffentlich zugängliche Ladepunkte. Typ2 wäre zwar schöner, und mit rund 3500 Ladestationen gibt es mittlerweile eine schöne Dichte für Langstreckenfahrten. Aber welches Fahrzeug kann mit TYP 2 schon mehr als 3,5 kW laden? Eigentlich nur der Renault ZOE und einige Smart mit dem grossen 22 kW Ladegerät. Mit anderen Worten: die TYP2 Lader mit 22 kW möglicher Ladeleistung sind da, die Fahrzeuge, die es können, aber nicht. Wer hat sich denn das ausgedacht, wurde ich wiederholt gefragt. Reden die nicht miteinander, die Ladesäulenaufsteller und die Fahrzeughersteller? Und es kommt noch schlimmer: Da gibt es Chademo und CCS Schnellladesysteme. Konkurrenten, aber ähnlich. Leider beide viel zu wenige verbreitet. Und dann die Tarife: Was sollen denn Zeittarife, die allenfalls bei 22 kW Ladeleistung einigermaßen sinnvoll sind für Normal- oder Notladen für einen Sinn haben?. Die Foren sind voll von Klagen über Abzocke. Da kommen dann Preise von mehreren Euro pro kWh zusammen.

Erfahrungen

Es geht aber auch anders. Viele Systeme liefern den Strom noch kostenlos oder gegen Flatrate, wie das älteste System Park&Charge, das Selbsthilfesystem Drehstromliste sowie viele Stadtwerke und private Betreiber. Darüber berichten wir dann besonders gerne, wie hier in diesem Heft über das „Ladenetz.de“. Und wieder ist unser „Aktiver“ des Solarmobil Vereins Erlangen mit seinem Ampere rein elektrisch auf Ladesäulentour unterwegs gewesen. Testen und erfahren, seine Fotoberichte zeigen vor allem die heutige Lade-Situationen. Energiekosten? Diesmal nichts für den Strom, nur fürs menschliche Energie-Nachladen, also ein Stück Kuchen unterwegs.

Mit anderen Worten: Wir bleiben dran, an Fahrzeugentwicklungen und der Ladetechnik, der Speichertechnik und mehr. Alles im Sinne der Energie- und Mobilitätswende.

Ihr Roland Reichel