

„Beim doppelten Anschaffungspreis rechnet sich der Elektro-Transporter“

Paketzusteller testete umgebauten Mercedes Sprinter im täglichen Einsatz

VON CARSTEN HEBESTREIT

Die Rechnung ist einfach: 220 Paketzusteller fahren jeweils zwischen 30.000 und 50.000 Kilometer pro Jahr. Das macht rund 8,8 Millionen Kilometer pro Jahr (bei 40.000 Kilometer pro Fahrzeug pro Jahr). Multipliziert mit einem Dieserverbrauch von durchschnittlich elf Litern pro 100 Kilometer verheizt der Hörschinger Paketzusteller dpd/Schachinger Logistik in zwölf Monaten 968.000 Liter Diesekraftstoff. „Eine gewaltige Menge“, sagt Nikolaus Skarabela, der Effizienz- und Mobilitätsbeauftragte von Schachinger Logistik. Deshalb suchten die Hörschinger nach Alternativen.

Anfang Jänner 2019 startete das Unternehmen den Versuch mit einem Elektro-Transporter. Die Kreisel-Brüder aus Rainbach hatten einen Mercedes Sprinter auf Elektro-antrieb umgerüstet. Diesel raus, Strom rein – der Test wurde vom Klimaenergiefonds des Bundes gefördert. Am letzten Tag des neunmonatigen Versuchs nahm dpd-Betriebsleiter Josef Lanzersdorfer die OÖN mit auf Tour.

Keine Überraschungen

„Unsere Touren sind kalkulierbar“, sagt der dpd-Mann, der die oberösterreichische Transporter-Flotte koordiniert. „Es gibt keine Überraschungen, was die Kilometerleistung betrifft.“

95 PS leistet der E-Motor, 86 Kilowattstunden (kWh) Strom speichert der Akku. Unter dem Strich bleibt eine reale Reichweite von 160 bis 170 Kilometer.



Rund 170 Kilometer Reichweite genügen für den Alltag: Josef Lanzersdorfer

„Unterschiedliche Fahrer waren auf unterschiedlichen Routen unterwegs“, erzählt Lanzersdorfer. „Damit wir uns ein echtes Bild von dem Versuch machen können.“ Ans Ziel – also zurück in die Fuhrpark-Garage – ist der Kreisel-Transporter immer gekommen. Und sei es mit dem Notprogramm,

das Strom für 25 letzte Kilometer liefert. Ganz am Ende regelt der Transporter auf 10 km/h ab, erzählt ein Testfahrer im OÖN-Gespräch. „Da wirst du dann zum Verkehrshindernis.“ Nachsatz: „Das war aber wirklich nur ein Test. Mich hat einfach interessiert, was zum Schluss passiert.“



Kritik: Nur 665 Kilo Nutzlast (heb (2))

Schon kurz nach Versuchsbeginn kritisierten die Fahrer den enormen Stromverbrauch des 3,5-Tonnen-Transporters. Als die Kreisel-Brüder die Wärmepumpe, die den Innenraum heizt und den Temperaturhaushalt des Akkus regelt, nachjustierten, sank der Verbrauch drastisch. „Wir regen auch an, die Rekuperation zu erhöhen, wenn der Fahrer vom Beschleunigungspedal geht“, sagt Skarabela. Denn dann würden die Bremsen weniger zum Einsatz kommen. Nicht ganz zufriedenstellend sei zudem die offizielle Zuladung von nur 665 Kilogramm. Das enorme Gewicht des Akkus lässt die Nutzlast schrumpfen.

44.000 km in neun Monaten

Nach fast 44.000 Kilometern in neun Monaten ziehen die beiden Hörschinger eine positive Bilanz – beim Praxistest. Nur finanziell steht eine rote Zahl unter dem Strich. „Der Anschaffungspreis ist dreimal so hoch wie bei einem aktuellen Diesel-Transporter. Zwar sind die Betriebskosten deutlich günstiger, doch amortisiert sich der E-Van nicht. Erst bei einem doppelten Anschaffungspreis würde sich der Elektro-Transporter rechnen.“



Sensoren überall: e-Golf Foto: VW

Autonomer e-Golf rechnet zehn Sekunden voraus

HAMBURG. Der Aufwand ist enorm, der Erfolg ebenso. Sagt zumindest Volkswagen. In Hamburg düsen fünf umgerüstete e-Golf auf einer drei Kilometer langen Teststrecke autonom durch den Alltagsverkehr. Und zwar mehrmals täglich. Die Testphase, die im März 2019 startete, dauert eine Woche, dann wird zwei drei Wochen pausiert, ehe der neue Zyklus startet.

Sensoren auf dem Dach, in den Kotflügeln, im Front- und Heckbereich analysieren die Umgebung mit jeweils elf Lasern, sieben Radaren, 14 Kameras und mittels Ultraschall. In jedem Kofferraum steckt die Rechenleistung von 15 Laptops, die bis zu fünf Gigabyte Daten pro Minute austauschen.

Die Herausforderungen an das System sind gewaltig, sagt VW. Denn: Nicht alle Verkehrsteilnehmer halten sich an die Vorschriften. Lenker ignorieren Tempolimits, Autos parken dicht am Fahrstreifen oder ragen sogar in die Fahrspur hinein, Fußgänger beachten rote Ampeln nicht und Fahrradfahrer radeln entgegen einer Einbahn. Zudem irritieren Falschparker oder Baustellen das System.

Die autonomen e-Golf berechnen die Verkehrssituation rund um das Fahrzeug zehn Sekunden voraus. „Autonom fahrende Fahrzeuge können auf etwaige Gefahren schon reagieren, bevor sie überhaupt entstehen“. Um 2025 möchte VW das System kommerziell nutzen.



Zufrieden: Günther Kerle Foto: Weibold

Kfz-Steuern: Neue Berechnung

WIEN. Durch den Umstieg von der NEFZ- auf die WLTP-Abgasnorm hätte eine 20-prozentige Steigerung der Kfz-Steuern gedroht. Dies sei nun durch eine Neuregelung der Steuern abgewendet worden, sagt der Sprecher der Automobil-Importeure, Günther Kerle. Die Berechnung der NoVA, der motorbezogenen Versicherungssteuer sowie des Sachbezugs sei zwar verändert worden, doch steigen die Belastungen nicht.

Bei der monatlichen, viertel- bzw. halbjährlichen Zahlung der motorbezogenen Versicherungssteuer entfallen künftig die Zuschläge. Beim Sachbezug (ab 1. April 2020) gilt der neue Grenzwert von 141 g/km CO₂ (nach WLTP). Ab 2021 bis 2025 verringert sich dieser Wert um drei Gramm pro Jahr. Und Zero-Emissions- und E-Autos sind auch künftig von der NoVA ausgenommen.



WERBUNG

Platz für Ihre Sonderwünsche.

Multibeam LED, Panorama-Schiebedach oder doch das Fahrassistenten-Paket? Was auch immer Ihnen vorschwebt, Sie finden es jetzt in Ihrem neuen Mercedes-Benz.

Mit bis zu

€ 5.000,-
Wunsch-Prämie

auf Mercedes-Benz Sonderausstattungen – aber nur bis zum 31.12.2019 bei Ihrem Mercedes-Benz Partner und auf mercedes-benz.at

Mercedes-Benz



PAPPAS
DAS BESTE ERFAHREN

Pappas Automobilvertriebs GmbH Autorisierter Mercedes-Benz Vertriebs- und Servicepartner, 4030 Linz, Mayrhoferstraße 36, Tel. 0732/38 49-0; Zweigbetriebe: Ried/Hohenzell, Regau, Amstetten, Gunskirchen und alle Vertriebspartner, www.pappas.at