



# Auf leisen Sohlen

VON TIMO LANDENBERGER

**G**anz leise schleicht er sich an: Conrad Roessel mit seinem Elektro-Mobil. Wobei schleichen eigentlich der falsche Ausdruck ist. Bei einer Spitzengeschwindigkeit von immerhin 160 Kilometern pro Stunde kann der Opel Ampera durchaus mit seinen Kollegen aus der Verbrennungsmotor-Abteilung mithalten und wird dabei noch nicht einmal laut. Denn das Fahrzeug wird rein elektrisch betrieben, weshalb sich die Motorgeräusche auf ein kaum hörbares Minimum beschränken.

Ein Auto, das einfach nicht aus der Ruhe zu bringen ist, birgt allerdings auch völlig neues Gefahrenpotential. Man stelle sich den nichtsahnenden Spaziergänger vor, der die Links-Rechts-Links-Regel links liegen lässt und sich stattdessen auf sein Gehör verlässt. Eine Leichtfüßigkeit, die schief gehen könnte, dachten sich wohl auch die Entwickler und versahen den Ampera eigens mit einer kleinen Fußgängerhupe. Der kaum vorhandene Geräuschpegel führt aber auch beim Fahren zu einer völlig verschobenen Wahrnehmung. Das Gefühl, das Automatikgetriebe käme nicht in die Gänge, wird aber spätestens vom nächsten

**Conrad Roessel hat seit Monaten keine Tankstelle mehr betreten. Der Landshausener ist einer der wenigen Besitzer eines Elektroautos. Täglich fährt er mit seinem Opel Ampera zur Arbeit nach Mergelstetten. Die Batterie lädt er nachts an der häuslichen Steckdose auf.**



Selbst ist der Mann. So wurde 1993 ein Seat Marbella (Fiat Punto) kurzerhand zum Elektroauto umgebaut (links). Das Innenleben des Ampera hingegen stellt auch den Profi vor eine Herausforderung (rechts).



Wenn nicht ich, wer dann sollte so ein Teil fahren?

CONRAD ROESSEL,  
E-MOBIL-BESITZER

Blitzer korrigiert, und im Sportmodus ist der beherzte Tritt aufs Gaspedal durchaus auch zu spüren.

Schon bevor 1991 der Heidenheimer Verein Solar Mobil gegründet wurde, war Roessel begeistert von Antriebsalternativen. Bereits damals war die Umweltproblematik allgegenwärtig. Der Verbrauch von endlichen Erdölressourcen und die seiner Meinung nach unnötige, aber immense Importabhängigkeit Deutschlands nach selbigen waren dem Mann ein Dorn im Auge. Zu der Zeit gab es allerdings so gut wie keine Elektroautos. Also wurde kurzerhand selbst eins gebaut. So erhielt ein Seat Marbella (besser bekannt als Fiat Punto) eben einen E-Antrieb und hörte von nun an auf den Namen „Lektrix“. „Das Auto war wenig elektronisch und erst recht nicht elektrisch, deswegen konnte man super daran herumschrauben“, erinnert sich Roessel. „Wir hatten zwar nur Ärger mit der Karre, sie hat nie lange gehalten, aber fuhr sich dafür sehr schön.“ Auch beruflich bleibt der Landshausener seiner Leidenschaft für alternative Antriebe treu. Nach einigen Jahren bei Daim-



Wer hat schon eine Tankstelle in der Garage? Das Auto lässt sich an jede normale Steckdose anschließen und ist nach fünf Stunden wieder fahrtüchtig.

Fotos: Landenberger

ler setzt er sich nun bei Voith Turbo für die Entwicklung von Hybrid-Technologien in Omnibussen ein. Der Begriff Hybrid bedeutet etwa soviel wie „Gemischtes“. Allgemein wird darunter ein System verstanden, das zwei Technologien miteinander kombiniert. Im Klartext: Hybridautos funktionieren sowohl mit Verbrennungs- als auch mit Elektromotor. So speichern sie die Energie, die beim Bremsen entsteht, um sie etwa beim Anfahren und Beschleunigen wieder zu nutzen.

Doch das konnte nicht das Ende der Fahnenstange sein. Seit die Automobilindustrie richtig taugliche Elektroautos auf den Markt bringt, war für Roessel klar: „Wenn nicht ich, wer dann sollte so ein Teil fahren“. Nach etwas Recherche im Internet stieß er auf sein künftiges Must Have: Den Opel Ampera. Kurze Zeit später saß er im Zug nach Gießen, wo das Auto als Vorführwagen von bislang 50 000 Euro auf 38 900 Euro reduziert war. Eine kurze Testfahrt überzeugte, und Roessel nahm sein neues Transportmittel gleich mit nach Hause. Die Fahrt war eine der wenigen, bei denen er auf den eingebauten Verbrennungsmotor zurückgreifen musste, denn die Batterie im Opel Ampera hat eine Reichweite von nur 60 Kilometern. Dennoch hat der stolze Besitzer seither keine Tankstelle mehr betreten: „Bis zur Arbeit und zurück schaffe ich es locker“, so Roessel. Abends schließt er seinen Wagen in der häuslichen Garage an eine ganz normale Steckdose an, und nach fünf Stunden sei er wieder startbereit.

60 Kilometer sei die Strecke, die der durchschnittliche Arbeitnehmer am Tag mit dem Auto zurücklegt. Die Reichweite wurde also ganz bewusst so gewählt. Eine größere Batterie wäre noch teurer und obendrein sehr schwer, was wiederum den Stromverbrauch beim Fahren erhöhen würde. „Mit dem Opel Ampera fallen etwa vier Euro auf 100 Kilometer an“, sagt Roessel. Doch der Spargedanke könne nicht die Motivation sein. Zumindest noch nicht, denn wirklich lohnend sei die Investition nicht. Im Gegensatz zu anderen Ländern wird in Deutschland der Erwerb eines E-Mobils nicht finanziell bezuschusst. Sogar in Norwegen gebe es bei knapp fünf Millionen Einwohnern erheblich mehr Pkw mit Elektroantrieb als hierzulande. Die Fördermittel in Deutschland fließen in die Forschung und in eine Infrastruktur, die man laut Roessel gar nicht bräuchte: „Die Abnehmer fehlen, nicht die Infrastruktur. Wer braucht Stromtankstellen, wenn sich die Autos an jeder beliebigen Steckdose laden lassen?“ Selbst Wartung sei kein Problem: Trotz bislang geringer Nachfrage bieten die meisten Autohändler mittlerweile diesen Service an.

Nein, Roessel denkt nicht ans Sparen, sondern an Nachhaltigkeit: Eine Windkraftanlage erzeuge genug Strom für 2000 Elektroautos und verbrauche am Boden nur 0,1 Hektar Platz. Ein Bruchteil dessen, was zum Erwerb von Biodiesel verwendet werde, um dieselbe Menge Autos zu betreiben. Die laut seien und stinken und jede Menge CO<sub>2</sub> in die Atmosphäre blasen.