

Erfahrungen mit dem Stromos: Die Entdeckung der Gelassenheit

Von Thomas Borowski, boro-Media, D-44789 Bochum

Thomas Borowski aus Bochum fuhr einen Tag auf der e-miglia den Stromos. Hier seine Eindrücke:

Was leistet ein Elektroauto wie der neue Stromos und was bietet er für den Kaufpreis von rund 42.000 Euro? Die großartige Alpen-Rallye e-miglia 2010 vom 3. bis 6. August (e-miglia.com) bot mir die Chance, den schönen Viertürer einen Tag lang im verschärften Einsatz zu testen. Begleitet von einem bayerischen Rallye-Urgestein konnte ich den Wagen auf der ersten Etappe ausgiebig kennen lernen. Co-Pilot Oskar Hiendlmayer aus Eggenfelden las das Roadbook, und mit ihm hatte ich einen sicheren Scout an meiner Seite. Über eine Distanz von 120 Kilometern ging die anregende Fahrt vom Gelände des TÜV Süd in München hinaus ins Allgäu - über Starnberg und Weilheim in die Stadt der Königsschlösser, nach Füssen.



Oskar Hiendlmayer (links) mit „seinem“ Stromos, daneben sein Sohn, der einen MEGA Kleintransporter über die Alpen fuhr.

Mein Fazit vorweg: Der vom VW-Zulieferer Fräger zum Elektromobil umgebaute Suzuki Splash überzeugt durch tadellose Fahrleistung. Der Stromos ist gut verarbeitet und bietet vier Personen samt Gepäck bequemen Platz. Koffer und Taschen von anderen Teilnehmern nahmen wir auf dem Rücksitz mit. Laut Herstellerangaben bewältigt er problemlos 100 abgasfreie Kilometer im Alltag. Schließlich rollt er elektrisch und „tankt“ an der normalen Haushalts-Steckdose. Stromkosten: 3 bis 4 Euro auf 100 Kilometern – da freut sich die Geldbörse.

Der Stromos summt so leise vor sich hin, dass sich die Ruhe automatisch auf den Fahrer hinter dem Steuer überträgt. Gewöhnungsbedürftig ist allerdings das Starten. Denn die blaue Displayanzeige verlangt vom Fahrer Geduld. Zündschlüssel drehen und dabei brav die Bremse treten, sonst tut sich gar nichts. Das vom Benziner gewohnte Motorgeräusch bleibt aus. Erst gefühlte 30 Sekunden später gibt der Stromos den Vortrieb frei. Ich habe mich schnell daran gewöhnt.

Erster Gang und los. Kaum haben wir endlich den morgendlichen Stau in München verlassen, rollen wir im vierten oder fünften Gang mit 80 bis 100 km/h über Landstraßen Richtung Starnberg. Das 5-Gang-Getriebe schaltet exakt, vor allem an Bergaufpassagen macht sich die Schaltung später sehr positiv bemerkbar. Herunterschalten – und der Stromos zieht am Mittag locker die schmale und steile Straße den Hohenpeißenberg hinauf. Auf dem Gipfel des 988 Meter hohen Berges, des Monte Rigi, befindet sich die erste Ladestation dieser Tagesetappe. Oben bietet sich ein wunderschönes Panorama: Freie Sicht bis

zum Ammersee und auf die Satellitenschüsseln der Erdfunkstelle Raisting.

Wie sieht es mit dem Energieverbrauch im Stromos aus? Wie voll ist die Batterie nach exakt 73 zurückgelegten Kilometern? Vor allem die kraftzehrende Bergfahrt macht sich bemerkbar: Nur noch magere 17 Prozent zeigt die Ladeanzeige! Oskar schließt das Ladekabel an, steckt den Stecker in die Dose und wir ziehen uns zusammen mit allen anderen Teilnehmern ins Restaurant zurück. Auch wir brauchen Stärkung für den Rest des Tages.

Ankommen ist alles, heißt es bei der vom AvD-Präsidenten Rudolf Graf von der Schulenburg und dem sportlichen Leiter Richard Schalber gestarteten Zuverlässigkeitsfahrt. Denn die e-Miglia ist eine saubere und leise Rallye – kein Rennen wie in alten Tagen. In den 80er Jahren heizte mein gutgelaunter Beifahrer den Hohenpeißenberg in einem laut röhrenden Toyota Celica hinauf, bei der legendären Spitzbub-Rallye, benannt nach einem geruchsintensiven Käse. Jetzt sitzt Oskar Hiendlmayer mit mir in einem klimafreundlichen, lärmfreien Familienauto, in dem nichts stinkt.



Kurz vor Füssen das Erinnerungsfoto vor dem Schloss Neuschwanstein

Nachdem der Stromos neue Energie getankt hat, gleiten wir nahezu lautlos durch die herrliche Landschaft des Allgäus und genießen am frühen Abend die freundlichen Gesichter des Publikums bei der Ankunft in Füssen. Einheimische und Touristen drängen sich neugierig um alle teilnehmenden Elektrofahrzeuge, die Schritt fahren durch die Fußgängerzone im historischen Stadtkern. „Wie schnell ist er denn?“ will niemand wissen. Die Schaulustigen, die sich mit glänzenden Augen auch für den Stromos interessieren, haben andere Fragen: „Wie lange dauert es, bis die Batterie aufgeladen ist?“ Sechs bis sieben Stunden vergehen, bis die Lithium-Ionen-Akkus wieder die volle Leistung abgeben.

Elektromobilität ist die Entdeckung der Gelassenheit. Entschleunigung wäre das falsche Wort, denn der Stromos mit seinem 56 kw-Motor beschleunigt flott, regelt aber bei familienfreundlichen 120 Stundenkilometern ab. Selbst jemand wie ich, der sonst gerne das Gaspedal bis zum Boden durchdrückt, genießt binnen kürzester Zeit die neue Lebensqualität.

Technische Daten Stromos:

Fahrleistung

- Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h, elektronisch begrenzt
- Reichweite: 70 - 100 km, abhängig von Fahrstil und Umgebung

Technik

- Motor: Fräger E-Motor
- Motorleistung: 56 kW
- Max. Drehmoment 140 Nm
- Bremsen: ABS
- Bereifung: 185/60 R15

Batterie: Lithium-Ion, ca. 2000 Ladezyklen, ca. 16 kWh

- Verbrauch: 15 – 20 kWh auf 100 km
- Ladedauer: 1-6 Std. abhängig vom Ladegerät, Schnellladegerät: ja

Sonstiges

- 4-Sitzer
- Pkw geschlossen, Typkategorie M1, Klasse Kleinwagen
- Abmessung L: 3,72 m, H: 1,59 m, B: 1,68 m
- Führerscheinklasse: B

Preis: 41.990,00 €

Info: german-e-cars.de, www.lautlos-durch-deutschland.de

Erfahrungen mit dem Stromos: Brenner und Jaufenpass

Von R. Reichel

Am dritten Tag der Rallye war es soweit. Am ersten Tag war ich die Vormittagsetappe im Presse-TH!NK bei Thomic Ruschmeyer von München bis zum Hohenpeissenberg mitgefahren. Am Nachmittag konnte ich dann im Citroen C1 Zero mit dem E8 Team mitfahren. Der zweite Tag war ein besonderes Erlebnis: morgens im TESLA Startnummer 17 mitfahren und nachmittags dann denselben TESLA selber fahren. Dazu an anderer Stelle mehr. Der dritte Tag war dann „mein“ Stromos Tag: Ich durfte bzw. sollte selber fahren.

Auch der Stromos, wie ein TESLA und einTH!NK u.a. waren als sogenannte Pressewagen unterwegs. Hier erfolgte keine Wertung, denn es sollten ja Presseleute die Gelegenheit zum Mitfahren und zum Selber fahren haben.

Hier der (mittlerweile erweiterte) Bericht, den wir noch zeitnah und spontan während der Rallye als Meldung unter www.solarmobil.net am 5.8. eingestellt hatten:

Donnerstag, 5.8., 3. Tag:

Brenner- und Jaufenpass und 101 km mit einer Batterieladung

Heute, also am Donnerstag, standen die zweite Grenzüberschreitung und zwei weitere hohe Pässe auf dem Programm: Am Vormittag ging es über den Brennerpass und sofort danach über den steilen Jaufenpass auf 2094m Höhe und weiter nach Italien zum Mittagshalt inklusive Ladepause.



Der STROMOS von german-e-cars passiert den Brenner – vollkommen problemlos
Es ging natürlich über die alte Brennerstrasse, nicht die Autobahn.

Nach der Mittags-Ladepause ging es weiter nach Bozen, wo erneut eine Sonderprüfung auf dem Rundkurs die Teilnehmer erwartete (Gleichmäßigkeits-Test). Fast alle Fahrzeuge schaff-

ten die beiden Pässe und über 100 km Strecke in der Morgentappe problemlos. Für die TESLAs war das erwartet worden, aber auch dieTH!NK und der Tazzari und die anderen Teams kamen über beide Pässe und die nachfolgenden rund 20 km durch Südtirol ins Ziel. Nur der MEGA Klein-LKW schaffte dies nur durch Wechselakkus, was bei Blei auch so geplant war. Der Stromos von german-e-cars, hier gefahren von R.Reichel und O. Hiendlmayer, kamen vollkommen problemlos über den Brenner.



Roland Reichel und Oskar Hiendlmayer im Stromos, Foto © Thomic Ruschmeyer

Auf etwa der Hälfte des Jaufenpasses, also nach rund 9 km steilen Serpentinaen, kam die Warnmeldung wegen leerer Batterien (Restreichweite 0 km, sofort laden) Was tun, der Pass hatte noch rund 4,5 km steilen Anstieg bis zum höchsten Punkt. Erst einmal war langsames Fahren angesagt, um die Akkus nicht mit hohen Strömen zu quälen. Das ging eine Weile recht problemlos, war aber langweilig. Wir entschieden dann, die rund 4 km bergauf etwas zügiger zu fahren, was natürlich mehr Spass machte. Dabei schielten wir etwas ratlos auf die Anzeige, die bei „Restkapazität 0 km – sofort laden“ oder so ähnlich stehen blieb. Der Wagen fuhr aber einwandfrei, und der Gipfel kam näher und näher. Noch kurz durch den Nebel, und dann waren wir oben.

Grosse Erleichterung, alles war gut gelaufen, nichts rauchte, kein Klick und abschalten, kein Schieben. Jetzt ging es knapp 10 km bergab, und die Elektromaschine arbeitete als Generator und lud die Batterien wieder auf. Die Bremswirkung war enorm, die mechanischen Bremsen mußten wir nie benutzen. Nach der langen Gefällstrecke gings dann nochmal recht auf und ab durch Ortschaften, bis wir endlich den Mittagshalt und die Steckdosen erreichten. 101 km waren gefahren worden, mit 2 Personen und Gepäck und über zwei der bekanntesten Alpenpässe. Ein schöner Erfolg für den „lautlosen“ Stromos.



Der Stromos beim Laden in bester Gesellschaft.

Beim Etappenhalt wurde dann der zusätzlich und nur für diese Erprobungsfahrt installiert Bordcomputer abgefragt. Er zeigt, dass wir oben auf dem Jaufenpass noch 2 % Restkapazität in den Akkus hatten. Nach dem Rekuperieren über knapp 10 km und den weiteren rund 20 km waren es dann wieder mehr mit 6%. Wieder wurde die Frage, ob Rekuperieren was bringt, deutlich beantwortet. Natürlich bringt es eine Menge, und zwar auf zwei Ebenen: Einmal geht die Bremsenergie zurück in die Akkus und erhöht damit die Reichweite. Das ist insbesondere in den Bergen außerordentlich hilfreich. Zum zweiten mußten wir im normalen Fahrbetrieb auch bei starkem Gefälle nie die mechanischen Bremsen benutzen. Die Elektromaschine kann das besser, nämlich ohne Abrieb und Gestank, ohne Heißlaufen und mit Energierückgewinnung. Ein klarer Vorteil insbesondere bei langen Bergabfahrten. Überhaupt wurde bei fast allen Elektroautos im Feld fast nicht mechanisch gebremst. Diese Bremse wird nur im Stand getreten, damit das Auto nicht wegrollt, oder aber bei reinen Notbremsungen. Der gesamte Fahrbetrieb, also sowohl Fahren als auch Bremsen, geht über das eine Fahrpedal (das natürlich nie wieder Gaspedal genannt werden sollte).

Was fiel mir sonst auf am STROMOS? Na ja, es ist halt ein richtiges Auto mit 4 oder 5 Sitzen und Gepäckraum. Gut verarbeitet, wie man es von einem in Europa produziertem Suzuki (baugleich mit Opel Agila) erwartet. Vielleicht etwas schwer, aber es sind ja auch Akkus mit 16 kWh Energieinhalt drin. Das reicht bei sparsamer Fahrweise für etwa 150 km, und wie der Tag gezeigt hatte, bei Bergfahrt und völlig normalem Fahren für mehr als 100 km. Denn ein paar km hätten wir noch geschafft....



Der STROMOS in Innsbruck, dahinter derTHINK, in dem ich am ersten Tag mitfahren durfte.

Neu (für mich alten erfahrenen) Elektroautofahrer ist die Schaltmöglichkeit. Zugunsten von noch mehr Drehmoment für die Beschleunigung und die Berge hat man das Getriebe drin gelassen. Der Wagen muss zwar nicht, sollte aber geschaltet werden. Er dankt – wie die Verbrenner auch – das Fahren im richtigen, also angepasstem Gang, durch niedrigeren Energieverbrauch bzw. mehr Reichweite. Wer also vom Verbrenner direkt umsteigt, muss sich überhaupt nicht umgewöhnen. Das Fahren, Kuppeln und Schalten geht genauso wie bei herkömmlichen Autos. Nur das Geräusch fehlt, man kann sich nicht mehr

am „Aufjaulen“ des Motors orientieren. Überhaupt macht der Wagen der Aufschrift „Lautlos“ alle Ehre. Motor- und Getriebe-geräusche sind praktisch nicht mehr zu hören, es bleibt das geringe Windgeräusch und das Abrollgeräusch von den Reifen. Aber auch die sind sehr gering. Gelegentlich hörte ich ein leichtes Pfeifgeräusch, das wohl von der Motorsteuerung oder von anderen elektronischen Einrichtungen stammen könnte. Es war zwar nicht störend und nicht laut, aber hier könnte man vielleicht noch etwas optimieren.

Hier ein paar Angaben zum Jaufenpass:

Der Jaufenpaß ist die kehrenreiche Verbindung zwischen Sterzing zum Timmelsjoch oder nach Meran. Die Straße sollte von Westen nach Osten befahren werden. Das Panorama am Paß oben ist genial! Die Länge wird bei Tourenland.de mit 40 km angegeben, die Höhe mit 2099m, der gefahrene Höhenunterschied mit 1774. Die max. Steigung beträgt 12% und der Pass hat 19 Kehren.

Auf www.jaufenpass.eu lautet die Beschreibung wie folgt:

Der Jaufenpass in Südtirol in Italien

Der Jaufenpass in Italien ist der nördlichste inner-italienische Alpenpass und liegt somit im Herzen Südtirols. Die 31 km lange, landschaftlich abwechslungsreiche Scheitelstrecke über den Jaufenpass verbindet das Passeiertal mit dem Eisacktal. Sie ist die kürzeste Verbindung zwischen den südtiroler Touristenhochburgen Meran (325 m) und Sterzing (948 m). Im Norden ragen die mächtigen Ötztaler Alpen empor, im Süden die ebenso weitläufigen Sarntaler Alpen. Umgeben wird der Jaufenpass von den Bergen Jaufenspitz (2483 m) und Saxner (2359 m) sowie von dem breiten Ratschingstal. Die Überquerung bietet weiterhin schöne Ausblicke auf die hohe Wilde (3480 m) mit ihren Gletschern im Süden und die Tuxer Alpen im Norden. Auf www.jaufenpass.eu fanden wir auch dieses sehr beeindruckende Bild von der Abfahrt:



Der Jaufen zählt laut "tour" zu den Top Ten der Alpenpässe. Dem kann man sich nur anschließen, denn dank herrlicher Landschaft, angenehmen Steigungswerten und abwechslungsreicher Strassenführung gehört dieser Pass zu denen, die man genießen kann!

Bleibt zu berichten, dass der STROMOS während der nur vierstündigen Mittagspause und an nur einer haushaltsüblichen Schukosteckdose nicht recht voll geladen wurde. Die Nachmittagsetappe ging weitgehend über die Autobahn nach Bozen zu einem Testgelände für herkömmliche Autos, wo als besondere Sonderprüfung noch ein Zeitfahren auf Gleichmäßigkeit stattfand. Der Stromos nutzte die Pause, um erneut an die Steckdose zu gehen. Die anschließende Fahrt mit Polizeieskorte endete mitten in der Stadt, aber leider recht im Regen. Nach rund 2 stündiger Vorführung der Wagen für die Bozener Bevölkerung war die Fahrt zum Hotel am Messegelände richtig gut geeignet für Elektroantriebe: Es ging Schritt für Schritt im besten Bozener Abendstau nur sehr langsam voran. Schließlich erreichten wir doch gut dank NAVI die Tiefgarage der Messe Bozen und damit das Nachtlager für die Fahrzeuge.