



Lautlose Reise in die Zukunft

Der CityEL ist das kleinste, leiseste und umweltfreundlichste Auto Halles. Auf der Testfahrt soll das bislang einzige Elektroauto der Stadt zeigen, was es kann. Wir haben uns für die KONTAKT hinter Steuer gesetzt und den Wagen auf seine Alltagstauglichkeit geprüft.

Seinen ersten Trumpf spielt der CityEL schon vor dem Einsteigen aus: Mit diesem Wagen braucht man nie wieder eine Tankstelle. Es reicht eine normale 220-Volt-Steckdose, mit der man die Batterien bequem über Nacht in der Garage aufladen kann. Nachdem wir den Stecker gezogen haben, wird es ernst. Der Einstieg in den Kleinwagen, der leer nur 290 Kilo auf die Waage bringt, erfolgt von oben – fast so, als würde man in die Badewanne steigen. Hat man erstmal Platz genommen, bietet der Innenraum eine erstaunliche Beinfreiheit. Selbst die 1,90 Meter Körperlänge des Fahrers finden hier reichlich Platz. Und auch der Laderaum hinter dem Fahrersitz ist groß genug, um kleinere Einkäufe oder Taschen bequem zu verstauen.

Spätestens mit dem Umdrehen des Zündschlüssels beginnt die Reise in die Zukunft. Statt der gewohnten Motorengeräusche und Abgaswolken gibt der CityEL keinen Ton von sich. Lediglich das Aufblinken der Armaturen zeigt an, dass

der Wagen läuft. Der erste Tritt aufs Gaspedal bringt die nächste Überraschung. Der Gleichstrom-Reihenmotor sorgt in Verbindung mit dem Kettenantrieb für eine erstaunliche Beschleunigung. Mühelos erreicht der Wagen in wenigen Sekunden 50 km/h und reißt sich ohne Probleme in den Stadtverkehr ein. Die einzigen Geräusche, die man während der Fahrt hört, sind das Rauschen des Kettenantriebs und das leise Knacken der Karosserie.

Bei der Fahrt durch Halle muss man sich als Fahrer an drei Dinge besonders gewöhnen: Die etwas ungewohnte Kurvenlage des dreirädrigen Fahrzeuges, die tiefe Sitzposition und die staunenden Blicke der anderen Verkehrsteilnehmer. Schon nach den ersten Metern auf der Straße wird klar, dass selbst ein Ferrari nicht mehr Aufmerksamkeit erregen würde als der CityEL. Auch das Automatikgetriebe trägt zum Fahrvergnügen bei, dass spätestens bei der Parkplatzsuche in der Innenstadt noch gesteigert

Lautlos gleitet der CityEL über die Straßen von Halle. Mit einer Geschwindigkeit von bis zu 60 km/h und einer guten Beschleunigung kann das dreirädrige Elektroauto problemlos im Stadtverkehr mithalten. Der Einstieg in den Einsitzer ist ungewohnt: Statt einer Tür öffnet man beim CityEL das gesamte Verdeck.





Das Cockpit des CityEL bietet viel Beinfreiheit. Das übersichtliche Armaturenbrett informiert über Geschwindigkeit und Ladezustand des Akkus.

wird. Mit 2,70 Meter Länge und nur einem Meter Breite schlüpft der Wagen locker in die kleinsten Parklücken und stellt seine Tauglichkeit für den Nahstreckenbereich eindrucksvoll unter Beweis.

Als sich die Akkuanzeige des Elektromotors nach rund 70 Kilometern dem roten Bereich nähert, machen wir uns auf den Heimweg. Mit dem guten Gefühl, dass diese Testfahrt weder die Umwelt noch den Geldbeutel belastet hat. Weniger als 60 Cent für den Strom hat uns die Reise gekostet. Das entspricht einem Benzinverbrauch von unter einem Liter auf 100 Kilometern. So macht Sparen Spaß.



Fazit: Für einen Erstwagen fehlt es dem CityEL an Platz, Geschwindigkeit und Reichweite. Seine Stärken spielt der Elektro-Flitzer auf Kurzstrecken im Stadtverkehr aus. Das Fahrzeugkonzept ermöglicht umweltfreundliche und stressfreie Mobilität immer dann, wenn ein konventionelles Auto unvernünftig genutzt würde. Zum Beispiel für kurze Fahrten zur Arbeit oder für Besorgungen in der Stadt. Hier ist er eine echte Alternative zum kostspieligen Zweitwagen. Und er bietet mehr Komfort und Sicherheit als ein Motorrad. ■

BLICK IN DIE HISTORIE

Das erste Auto war ein Elektroauto - wird das letzte auch eines sein?

- 1800** Alessandro Volta erfindet die elektrische Batterie.
- 1830** Joseph Henry erfindet den Gleichstrom-Motor.
- 1834** Thomas Davenport baut das erste Elektroauto.
- 1859** Gaston Plante erfindet den wieder aufladbaren Blei-Akku.
- 1863** Jean Joseph Étienne Lenoir entwickelt das erste Auto mit Gasmotor.
- 1876** Nikolaus August Otto bekommt den Benzinmotor patentiert.
- 1881** M. Gustave Trouvé baut das erste Elektrofahrzeug mit einem Akku.
- 1899** Am 29. April 1899 fährt Camille Jenatzki mit seinem Auto „La Jamais Contente“ als Erster schneller als 100 km/h – mit zwei Elektromotoren.
- 1900** Auf der Weltausstellung in Paris stellt Ferdinand Porsche das erste Hybridauto vor. Das Patent Porsches wird 1907 von Mercedes gekauft, das Modell Mercedes Mixte gebaut.
- 1910** In den USA fahren 40.000 Elektroautos (vor allem Taxis vom Typ Baker Electric mit bis zu 50 km Reichweite), obwohl Strom sechsmal teurer ist als heute.
- 1910** Das Ende des ersten Booms wird über den Preis eingeläutet: Nachdem immer neue Ölquellen erschlossen werden, fällt der Preis für Benzin und Diesel rapide.
- 1913** Die Zahl der Tankstellen nimmt stark zu, der Ausbau der Stromnetze kann lange nicht mithalten.
- 1917** Henry Ford baut das Modell T für ab 500 Dollar – ein Elektrofahrzeug kostete zu dieser Zeit nicht unter 1.750 Dollar.
- 1930** Das Elektroauto ist ein Nischenprodukt, wird von unzähligen kleineren und größeren Herstellern als Stadtauto oder Nahverkehrstransporter immer mal wieder gebaut, kommt aber über die Kleinserie nicht hinaus.
- 1978** In den Anfängen der Umweltbewegung gibt die US-Regierung einen Auftrag zur Entwicklung eines viersitzigen E-Pkw. Der Prototyp des ETV-1 fährt 96 km/h und hat eine Reichweite von 112 Kilometern.
- 1997** Die Vereinten Nationen beschließen Ende 1997 das Kyoto-Protokoll zum Klimaschutz, das völkerrechtlich verbindliche Zielwerte zum Ausstoß von Treibhausgasen festlegt.
- 2005** Die Industrieländer sollen ihren CO₂-Ausstoß zwischen 2008 und 2012 um 5,2 Prozent senken – bezogen auf die Werte von 1990. Deutschland verpflichtet sich zu minus 21 Prozent.
- 2006** Die Endlichkeit fossiler Ressourcen ist erkannt.
- 2008** Der Preis für Erdöl steigt extrem an.
- 2008** Die Energiegewinnung aus Sonne, Wind, Wasser und nachwachsenden Rohstoffen nimmt immer stärker zu.
- 2009** Das Elektroauto steht an der Schwelle zur Breitenakzeptanz: Neue Batterie-Technologien mit Lithium-Ionen-Akkus erlauben höhere Reichweiten und mehr Leistung bei geringerem Raumbedarf. Akzeptierte Großserienfahrzeuge (Smart ED und Mini e) mit konventioneller Bauart absolvieren Volumentests in London und Berlin. Neue Konzepte (z.B. Th!nk, Tesla, mindset) schleifen mit Leichtbau und Li-Ion-Akkus alte Schwächen bei Raumangebot, Geschwindigkeit und Reichweite.

