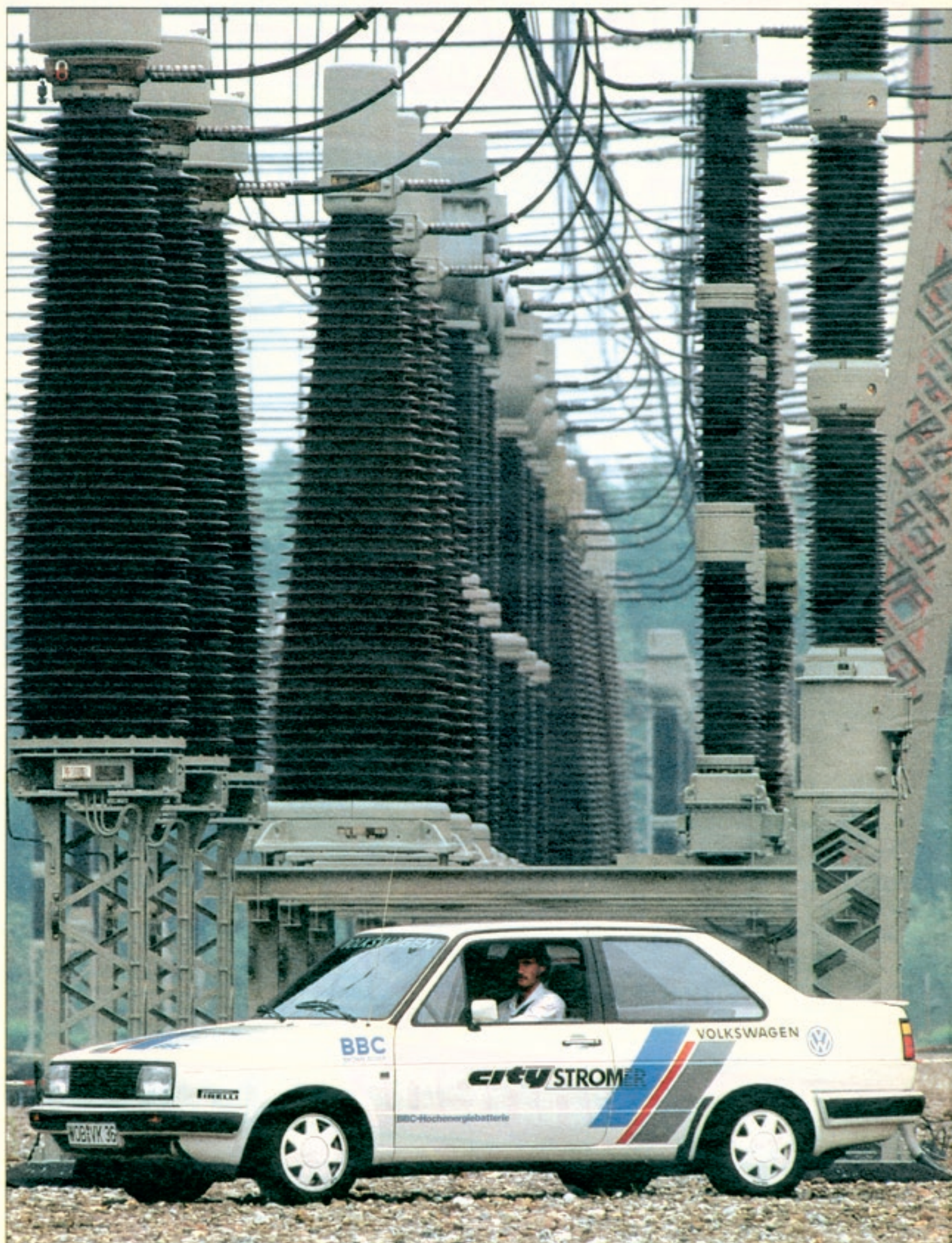


Fahrbericht VW Jetta Citystromer



Ein Mittelklasseauto inmitten 360 000 Volt. Der VW Jetta Citystromer vor einem großen Hamburger Umspannwerk. Auto Bild testete das Elektromobil im Alltag. Die neue Natrium-

Schwefel-Batterie von BBC ist kleiner, leichter und viermal so ergiebig wie bisher bekannte Blei-Säure-Zellen. Sie ermöglicht größere Reichweiten und bessere Fahrleistungen

Nach 80 km mußte der Jetta tanken – an der Steckdose

Eine neue BBC-Batterie gibt dem VW Jetta die Kraft, die weder stinkt noch lärmt. Ist das die Autotechnik der Zukunft?

Die ältere Dame aus dem zweiten Stock, die immer ganz genau weiß, wer wann und mit wem, hatte eine schlaflose Nacht. Wie konnte der weiße Jetta unbemerkt vor dem Haus parken und ihr jede Chance rauben, rechtzeitig ans Fenster zu stürzen?

Von Alfred Weinzierl

Was sie nicht wußte: Der Jetta fährt elektrisch. „Citystromer“ hat VW das alternative Auto im Biedermann-Kleid getauft. Und so gewöhnlich, wie es aussieht, wird es auch gestartet: mit einer Umdrehung des Zündschlüssels. Eine Kontrolllampe leuchtet auf, das ist alles. Kein Anlassergeräusch, kein Motornageln. Einkuppeln, erster Gang, schon ist das E-Mobil startklar. Der übliche Pedaltanz mit „Kupplung kommen lassen“ entfällt. Da heißt es nur noch Gas geben, losfahren – so einfach und unspektakulär wie Auto-ScOOTern auf der Kirmes.

Auch beim Stromen durch die City fällt das Spektakel aus. Die Leute nehmen keine Notiz. Wovon auch? Sie sehen nichts außer einem stinknormalen Jetta, der noch nicht einmal stinkt. Sie hören nichts außer einem Sirren und Summen, wie man es von den Elektrokarren auf dem Bahnsteig im Hauptbahnhof kennt. Im allgemeinen Verkehrslärm geht der Elektro-Jetta unter.

Zumal er locker in der Stadt mitrollt. Der Citystromer ist kein skurriles Vehikel für Fans und Phantasten. Der leise Säubermann ist alltagstauglich. Beim Ampelstart zieht er ähnlich los wie ein kleiner Diesel. Auto Bild hat ihn 80 Kilometer durch die Stadt, über Landstraßen und auf der Autobahn bewegt. Dann war der Batteriespeicher leer, das Auto wurde an eine gewöhnliche Steckdose angeschlossen, und am nächsten Morgen war es wieder fit. Kosten der achtstündigen „Betankung“: knapp vier Mark.

Die Reichweite, bislang das entscheidende Manko aller Elektroautos, hat sich beim VW Jetta Citystromer erheblich gesteigert. Bei dosierter Fahrweise (zeitiges Hochschalten des Vierganggetriebes, kein Autobahntempo) sind zur Zeit mehr als 100 Kilometer mit einer Stromfüllung möglich.



Einfach an die Steckdose anschließen und „auftanken“: Der Jetta Citystromer ist nach acht Stunden wieder voll geladen

Das ist das Verdienst der neuen BBC-Hochenergie-Batterie, die nicht mehr aus Blei-Säure-Zellen besteht, sondern deren chemische Komponenten Natrium und Schwefel sind. Sie leistet viermal mehr und ist rund 120 Kilogramm leichter als vergleichbare Blei-Säure-Batterien. Wenn die „NaS-Batterie“ 1989 in Serie geht, will BBC eine Reichweite bis 250 Kilometer und ein Dauertempo von 120 km/h garantieren.

Das Ziel sind 250 km mit einer Stromfüllung

Zugegeben, für einen Vertreter, der am Tag 200 Kilometer zurücklegt, oder einen Landarzt, der jederzeit jede Strecke fahren muß, ist der E-Jetta keine Alternative. Doch für jene 80 Prozent aller Verkehrsteilnehmer,

die das Auto in der Regel nur zweimal täglich zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bewegen, kann er eine Überlegung wert sein.

Das Problem liegt auf der Kostenseite. „Elektroantrieb“, so ein VW-Sprecher, „muß immer teurer sein als ein Ottomotor.“ Die Hochenergie-Batterie wird selbst bei Serienfertigung mit 3000 Mark zu Buche schlagen. Und welcher Verkehrsteilnehmer ist bereit, für so viel Geld objektive Nachteile einzukaufen – kleineren Aktionsradius und schwächere Fahrleistungen? Von den Vorteilen (Lärm und Abgase gemindert) profitiert vorzugsweise nicht der E-Fahrer, sondern nur die Allgemeinheit. Nein, vorerst sieht es so aus, daß die ältere Dame aus dem zweiten Stock ihre Beobachtungen, wer wann und mit wem, ungehindert fortsetzen kann. ■



Klappe auf, Stecker raus – die Kabelrolle hinter dem Frontgrill mißt drei Meter und wickelt sich selbsttätig auf



Auf der Autobahn schafft der VW Jetta Citystromer 105 km/h – dann schnellt der Stromverbrauch jedoch in die Höhe, und die Reichweite sinkt unter 50 Kilometer



Lautlos und ohne Abgase durch die Stadt – hier ist der Elektro-Jetta in seinem Element. Mehr als 100 Kilometer sind mit einer Stromfüllung möglich



Batterie (1,40 m lang) und Steuereinheit (rechts) lassen im Jetta noch genügend Gepäckraum



Hinter dem Tankstutzen verbirgt sich nur ein 5-Liter-Tank, mit dem die Heizung versorgt wird



Ein silberner Kasten (die Regelungstechnik des Elektromotors) sitzt da, wo sonst ein Ottomotor ist

Technische Daten

JETTA CITYSTROMER Gleichstrommotor mit Anker- und Feldstromsteller, maximale Leistung 28 kW, Frontantrieb über BBC-Hochenergie-Batterie mit Natrium-Schwefel-Zellen, Batterieleistung 33 kW (auf Dauer) bis 50 kW (maximal zwei Minuten), Spannung 120 V, Betriebstemperatur 300 Grad Celsius, Batteriegewicht 276 kg, Vierganggetriebe, Karosserie (von Hinterachse abgesehen) baugleich mit serienmäßigem VW Jetta, Außenmaße 4315 mm x 1665 mm x 1415 mm, Fahrzeuggewicht 1200 kg, Zuladung 330 kg, Kofferraum-Volumen (nach VDA) 420 l, Höchstgeschw. 105 km/h, Beschleunigung von 0 auf 50 km/h 12 Sekunden, Reichweite bei ökonomischer Fahrweise bis zu 120 Kilometer