Zeitschrift: Bulletin Electrosuisse

Herausgeber: Electrosuisse, Verband für Elektro-, Energie- und Informationstechnik

Band: 99 (2008)

Heft: 17

Rubrik: Forum

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

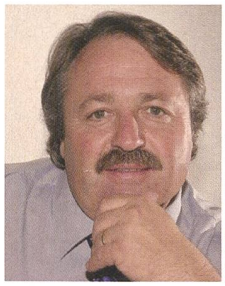
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Marcel Maurer

Wo sind die Elektrofahrzeuge geblieben?
Où sont passés les véhicules électriques?



Vor beinahe einem halben Jahrhundert beschlossen die Zermatter, dass im Ferienort elektrisch gefahren werden soll – dabei war auf dem Markt noch gar kein Fahrzeug erhältlich! Ich erinnere mich noch sehr gut an den Postboten und den Milchmann aus meiner Kindheit, die Milch und Pakete mit einem nahezu geräuschlosen Elektrofahrzeug lieferten. Nur ein schwaches Pfeifen liess es von sich hören, was ihm eine etwas futuristische Note verlieh. Später fanden der «Spirit of Biel», die Tour de Sol im Wallis im Juni 1992 und zahlreiche internationale und europäische Kongresse statt, die jedes Mal die Hoffnung weckten, es käme jetzt ein richtiges, von der Automobilindustrie produziertes und unterstütztes LEM auf den Markt. Und auch heute sind immer noch keine in Grossserien hergestellten LEM unter marktüblichen Bedingungen erhältlich!

Mit der Fläche einer Hektare kann man eine Kuh füttern oder Zuckerrüben anpflanzen, um mit Ethanol 30 000 km zu fahren. Stünden dort aber Solarzellen, käme man locker über eine Million Kilometer weit. Das regt zum Nachdenken an, wie relevant es ist, ein Automobil mit einem Elektromotor anzutreiben – verglichen mit den Grössenordnungen der Natur. Die Konstrukteure setzen sich zum Teil bereits dafür ein, entwickeln Hybridfahrzeuge, die in der Stadt elektrisch fahren und beim Bremsen und Abwärtsfahren Energie zurückgewinnen. Ein weltweiter, vollständig hybrider Fahrzeugpark wäre schon eine richtige Revolution für unsere Städte, sowohl in Bezug auf den Lärm als auch auf die Luftverschmutzung.

Ein modernes Elektrofahrzeug zu einem erschwinglichen Preis, das neue Werkstoffe, Informationstechnologien und leistungsfähige Batterien integriert, hat in unseren Agglomerationen seinen Platz. Gegenwärtig scheinen die Bedingungen für einen zweiten, erfolgreichen LEM-Auftritt auf dem Markt gegeben. Die meisten Automobilisten können mit Reichweiten von ungefähr 150 km pro Fahrt sehr gut leben. Jetzt geht es also darum, die in nächster Zukunft unerlässlichen Infrastrukturen vorauszusehen und zu planen und diese künftigen «Plug-in»-Fahrzeuge hier zu unterstützen und mit Energie zu versorgen.

Voilà près d'un demi-siècle, les habitants de Zermatt décident de rouler électrique dans la station, alors qu'aucun véhicule n'est disponible sur le marché! Je me souviens très bien du postier et du laitier de mon enfance, qui livraient le lait et les colis avec un véhicule électrique quasi silencieux, émettant un léger sifflement lui donnant un petit côté futuriste. Plus tard, il y eut l'aventure du «Spirit of Biel», le Tour de Sol en Valais en juin 1992, de nombreux congrès mondiaux et européens, avec à chaque fois l'espoir de voir arriver sur le marché un véritable VEL, produit et soutenu par l'industrie automobile. Aujourd'hui, il n'y a toujours pas de véhicules électriques en grande série disponibles dans les conditions habituelles du marché!

Avec une surface d'un hectare, on peut soit nourrir une vache, ou produire des betteraves pour rouler 30 000 km avec de l'éthanol, ou dépasser largement le million de kilomètres si l'on équipe cette surface avec des panneaux solaires photovoltaïques. Voilà qui donne à réfléchir sur la pertinence d'actionner un véhicule automobile avec un moteur électrique, en comparaison avec les ordres de grandeur de la nature. Les constructeurs s'y emploient déjà partiellement en développant des véhicules hybrides, qui permettent de rouler électrique en ville et de récupérer de l'énergie au freinage et à la descente. Un parc automobile mondial totalement hybride serait déjà une véritable révolution pour nos villes, sur le plan du bruit et de la pollution.

Un véhicule électrique moderne, à un prix abordable, intégrant les nouveaux matériaux, les nouvelles technologies de l'information et des batteries performantes, a sa place dans nos agglomérations. Il semble qu'actuellement, les conditions sont réunies pour une deuxième rentrée des VEL, réussie cette fois, sur le marché. La plupart des automobilistes vivent très bien avec des autonomies de l'ordre de 150 km par trajet. Il s'agit donc, dès à présent, d'anticiper et de planifier les infrastructures indispensables dans un proche avenir, à soutenir et alimenter en énergie ces futurs véhicules «plug-in» dans notre pays.

Marcel Maurer ist Präsident von E'mobile – Marcel Maurer est président de E'mobile