

Mehr als ein PR-Gag

Ein Unternehmer aus Berg am Laim testet als Erster in Deutschland ein Tesla-Taxi – die Elektro-Limousine hält fast 350 Kilometer durch

München – So mancher Kunde dürfte sich kühnlich wundern, wem eigentlich ein ausfallendes Fahrzeug da am Taxistand auf ihn wartet. Der Unternehmer Peter Köhl aus Berg am Laim hat seit knapp einer Woche einen Tesla, Typ „Model S“, im Einsatz – und ist damit der erste deutsche Taxi-Betreiber, der die Elektro-Limousine aus Kalifornien als Droschke fahren lässt. Köhl räumt offen ein, dass es ihm in erster Linie darum geht, „Aufmerksamkeit zu erzeugen“. Aber es geht ihm auch darum, Erfahrungen mit dem Stromer zu machen – und für den Einsatz emissionsarmer Taxis zu werben.

Köhl zählt mit seinem etwa 50 Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark zu den größten Taxi-Unternehmern in der Landeshauptstadt. Vor ein paar Jahren bereits hat er damit begonnen, seine Flotte sukzessive auf Hybrid-Fahrzeuge von Toyota umzustellen.

Auch einen volllektrischen Opel Ampera bietet er mittlerweile an. Nun also können seine Fahrer auch noch mit dem Tesla durch die Stadt kurven, der laut Köhl „die Faszination Elektromobilität vermittelt“ wie kein zweiter Stromer.

Und in der Tat scheint die Limousine aus Kalifornien auf den ersten Blick weit besser geeignet für den Taxi-Einsatz als jene andere E-Auto, das bislang von diversen Herstellern angeboten wird. Denn vor allem seine Reichweite macht den Stromer für das Gewerbe interessant. So schafft der Taxi-Tesla, das hat Köhl mittlerweile bereits herausgefunden, im normalen Taxibetrieb etwa 350 Kilometer, bis er wieder an die Steckdose muss. Damit liegt er zwar weit unter der vom Hersteller angegebenen Normreichweite von 500 Kilometern. Im Vergleich zu anderen Stromern aber schneidet der Tesla besser ab.

So setzt zum Beispiel die Taxizentrale Isartfunk seit November einen Nissan Leaf mit volllektrischem Antrieb während eines 18-monatigen, vom Bund geförderten Großversuchs ein. Laut Isartfunk-Geschäftsführer Christian Hess haben die ersten Wochen gezeigt, dass der Nissan nach

Konkurrenten ist der Preis von 70 000 Euro für das Basismodell zu teuer

spätestens 120 Kilometern schlapp macht und dann dingend an eine Steckdose muss. So kann es sein, dass ein Fahrergast von der Innenstadt zum Flughafen will – und der Fahrer auf der Rückfahrt feststellt, dass der Saft langsam knapp wird. Dann stößt er den Nissan an einer Ladestation an – und fährt in der Zwischenzeit

mit einem Hybrid-Taxi von Toyota weiter, das für solche Fälle zur Verfügung steht. Dafür hatte die Stadt dem Betreiber eine Sondergenehmigung erteilt.

Auch wenn der Nissan in der Praxis noch den ein oder anderen Nachteil aufweist, für Isartfunk-Geschäftsführer Hess ist das „eigentlich das bislang beste Auto für den Taxi-Einsatz“. Köhls Tesla jedenfalls hält Hess für „einen PR-Gag“. Denn mit einem Kaufpreis, der bei etwa 70 000 Euro für das Basismodell losgeht, sei der Stromer aus Kalifornien alles andere als erschwinglich für einen durchschnittlichen Münchner Taxi-Betreiber. Der Nissan Leaf dagegen sei bereits ab etwa 30 000 Euro zu haben und bewege sich damit sehr viel eher in einer Preisklasse, die für Unternehmer von Interesse sei.

Köhl hat sich dennoch für den Tesla entschieden – und will nun erst mal „Wirkung

und Akzeptanz bei den abwarten“, um können, ob sich der betreiben lässt. „I liegt auf der Langs gerade auf der Rück me das E-Fahrzeug treiber weit günstigeres Taxi. Um das kurzem von Münch Reichweite war au ternehmer. Ledig musste er an einer A 8 bei Burgau st ging es dann nicht einem Benziner: E ten Ladezeit, beric rie ausreichend g sich,“ der Rest des“ vieren.“

kt 2014



Jetzt mit 1,90 %
Sonderfinanzierung!¹⁾

Audi
Vorsprung durch Technik