
Stellantis baut bei der Ladeinfrastruktur auf Engie

Von Michael Kirchberger

Laden will gelernt sein. Vor allem, wenn die Prognosen zutreffen, schon 2030 wären 30 Prozent der Autos auf Europas Straßen rein- oder teilelektrisch unterwegs. Die benötigten jährlich 900 Gigawatt Ladestrom, rechnet Carlalberto Guglielminotti, Vorsitzender des Board of Directors beim neu entstandenen Auto-Giganten Stellantis vor. Unter dessen Dach haben sich Anfang des Jahres FCA mit Fiat, Chrysler, Lancia und Alfa Romeo sowie PSA mit Citroen, Peugeot DS und Opel zusammengefunden. Und viele dieser Marken bauen das Angebot ihrer E-Fahrzeuge kräftig aus. 2030 würden diese dann rund 70 Prozent des in der Europäischen Union erzeugten Stroms für Mobilität benötigen.

Deshalb müsse eine maßgeschneiderte Ladeinfrastruktur geschaffen werden, so Guglielminotti. Zusammen mit dem Energiedienstleister Engie wurde daher ein Joint Venture gegründet, das unter dem Namen Free2Move-e-Solutions eben solche Lösungen anbieten will. Das Sortiment reicht von der Hardware in Form von Wallboxen für den Einsatz in der heimischen Garage über solche für gewerblich genutzte Fahrzeugflotten bis hin zu Schnellladestationen, die mit Gleichspannung und mehr als 100 kW Ladeleistung arbeiten und die Akkus der Elektroautos in relativ kurzer Zeit auffüllen können.

Stellantis-Kollege Roberto Di Stefano, Chief Executive Officer, weist in einer Video-Konferenz auf die vielfältigen Möglichkeiten der Netz- und Ladeentwicklung hin. Eine von vielen Ideen: Um umfangreiche Straßenbauarbeiten zu vermeiden, die nötig wären, um die Kabel für Hochleistungslader zu verlegen, könne man statt dessen vorhandene Infrastruktur nutzen und eine Verknüpfung mit der Stromversorgung etwa von U- oder Straßenbahnen schaffen. Dafür wären nicht nur weniger aufwändige Arbeiten, sondern auch geringere Kosten nötig. Einen weiteren Lösungsvorschlag bietet das Unternehmen mit einer Art Herden-Energie an. Denn viele Elektrofahrzeuge stehen mit geladenem Akku still, weil sie auf ihren Einsatz, die nächste Fahrt warten. Wenn nun aber Spitzen im Ladegeschehens auftreten, die im Ernstfall zu einer Abschaltung des Ladenetzes führen, könnten die E-Autos mit vollen Batterien diese Spitzen abfedern, sofern sie nicht in Kürze bewegt werden sollen.

Zentrum der Entwicklungen für die Ladestrukturen ist Turin, wo schon an mehreren Standorten solche Fahrzeugherden zusammenstehen, während sie von großen Solarpanels aufgetankt werden. Im Werk Mirafiori gruppieren sich Fiat 500 einmütig um ihre Ladestationen und leisten gute Dienste, wenn die Anforderungen an die Energieversorgung steigen. Das Bekenntnis zur Elektromobilität klingt überzeugend. Man müsse dringend an der Energiewende arbeiten, so Carlalberto Guglielminotti, nicht morgen oder im nächsten Jahr, sondern heute. Stellantis hätte mit einem europäischen Marktanteil von aktuell 23,6 Prozent ein nicht unerhebliches Potenzial, um den Wechsel tatsächlich voranzutreiben.

Gratis wird es das alles nicht geben. In verschiedenen Internet-Foren, wie etwa „GoingElectric“, beklagen sich Nutzer über die ihrer Meinung nach horrenden Preise, die Free2Move-e-Solutions für den Ladestrom verlangt. Da wäre nicht nur die Monatsgebühr für die notwendige App von 4,99 Euro zu zahlen, sondern bisweilen auch je Ladevorgang nochmals 60 Cent extra. Und das bei Energiekosten, die je nach Leistung der Station bis zu 1,06 Euro je Kilowattstunde ausmachen können. Bei dieser Preisgestaltung für den Strom wäre man, bei aller Liebe zur Umwelt, mit dem guten alten Verbrennungsmotor deutlich günstiger unterwegs. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Ein Fiat 500 wird geladen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
