Vorstellung X-Bus: Leicht, kompakt, elektrisch, nachhaltig und vielfältig

Von Axel F. Busse

Um für eine nachhaltige Mobilität und die mögliche Bedeutung der Fahrzeugklasse L7e zu werben ist derzeit Electric Brands mit seinem „XBUS“ auf Werbetour. Das Unternehmen aus dem schleswig-holsteinischen Itzehoe hat einen vielseitig einsetzbaren Elektro-Minibus mit Allradantrieb sowie gewissen Offroad-Qualitäten entwickelt. Der X-Bus soll vor allem zweierlei bieten: höchste Flexibilität bei den Einsatzmöglichkeiten und Recyclingfähigkeit für fast alle Komponenten.

Und auch etwas anderes ist neu: „Wir glauben nicht an reinen Online-Vertrieb“, sagt Electric-Brands-Vorstandsvorsitzender Martin Henne. Er und seine Mitstreiter setzen auf eine alternative Vermarktungsstruktur. Seit der Neufassung der Gruppenfreistellungsverordnung sind Kfz-Betriebe in der EU nicht mehr an einzelne Marken gebunden. Electric Brands hat deshalb nach eigenen Angaben bereits mit rund 250 Händlern und Werkstätten in Deutschland und etwa 400 in anderen EU-Ländern Vertriebsvereinbarungen für Verkauf und Wartung geschlossen.

L7e bezeichnet elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge mit maximal 550 Kilogramm Gewicht und einer Höchstleistung von 15 kW (20 PS). Auch wenn der X-Bus Fahrzeug eine gewisse optische Nähe zu sowjetischen Militärfahrzeugen der 1980er-Jahre nicht verleugnen kann, ist die Bauweise hochmodern, flexibel und multifunktional. Die einzelnen Module erlauben laut Firmenprospekt derzeit zehn verschiedene Aufbauvarianten. Von der Großraum-Limousine, die für einen Shuttledienst eingesetzt werden könnte, über Pick-up-und Kipper bis hin zum Campmobil sind fast unbegrenzte Varianten dankbar. Modularität gilt auch für die Stromversorgung des Elektroantriebs. „Niemand soll eine schwere Batterie in der Gegend herumfahren müssen, die er nicht braucht“, sagt Henne. Deshalb kann die Batteriekapazität den Erfordernissen des Einsatzes angepasst werden. Dazu braucht es nicht einmal eine Werkstatt.

Dem knapp vier Meter langen und fast 1,70 Meter breiten X-Bus kann man sein Baukastenprinzip sehr gut ansehen. Die außenliegenden Türscharniere sind ein Hinweis auf die Wandelbarkeit des Aufbaus, die minimalistische Anmutung der Kabine ein Beleg für die kosten- und ressourcensparende Konstruktion. Außer dem großen Zentralbildschirm für die Steuerung der Fahrfunktionen fallen acht USB-Steckplätze ins Auge. Da die Nutzer bereits verschiedene für den Betrieb nutzbare Apps auf ihrem Smartphone gespeichert haben, gehe es nur noch darum, die Kompatibilität herzustellen. Für die private Nutzung eines X-Bus wird über Implementierung von Komfortfunktionen wie Klimaanlage oder Soundsystem nachgedacht.

Angetrieben wird der X-Bus von vier Radnabenmotoren, die vom Zulieferer Schaeffler stammen. Je nach angewendeter Modulart haben die Batterien eine Kapazität zwischen zehn und 30 Kilowattstunden. Standardmäßig gehört ein Solarpanel auf dem Dach dazu, das unter günstigen Umständen bis zu 260 Watt Aufladeleistung je Quadratmeter liefert. Das könnte laut Hersteller bis zu 200 Kilometer Extra-Reichweite pro Tag bedeuten. Der Stromfluss ist bi-direktional ausgelegt, so dass der solar erzeugte Strom zum Beispiel auch an ein Hausspeichersystem abgegeben werden kann. Das Aufladen des Fahrzeugs an der 230V-Haushaltssteckdose ist ebenso möglich wie an einer Typ2-Schnellladesäule.

Der so genannte CO2-Rucksack soll laut Hersteller bereits nach gut 10.000 Kilometer Laufleistung abgebaut sein. „Dann fährt unser X-Bus wirklich klimaneutral“, verspricht der CEO. Hinzu komme, dass 98 Prozent der verwendeten Materialien recyclingfähig seien. Als Kunden hat der Hersteller außer Handel, Gewerbe und Handwerk auch Privatleute im

Blick, die etwa mit der höhergelegten Offroad-Version des Mobils die Freiheit von Kurztrips in die Natur genießen wollen. Die Ladefläche des Pick-ups ist für die Aufnahme von zwei Europaletten ausgelegt. Das modulabhängige Ladevolumen beträgt bis zu 5,3 Kubikmeter.

Nachhaltige Konzeption und Produktion auf der einen, geringe Komplexität des Systems sowie flexible Einsatzmöglichkeiten auf der anderen sprechen nach Ansicht des Herstellers für den X-Bus. „L7e ist die entscheidende Klasse in der Zukunft der Mobilität“, ist Martin Henne überzeugt. Dabei kommt den Anbietern zugute, dass die L7e-Zulassungsbedingungen bei weitem nicht so eng gefasst sind, wie für herkömmliche Pkw. Zum Beispiel sind Airbags derzeit nicht erforderlich, eine Prüfung nach Euro-NCAP-Testverfahren ist ebenfalls nicht vorgesehen. „Aber natürlich werden wir auch Crashtests durchführen“, sagt Henne, „damit der technische mögliche Sicherheitsstandard gewährleistet ist. Der X-Bus wird eines der sichersten Leichtfahrzeuge der Welt werden“.

Einen schwerwiegenden Schwachpunkt des Multi-Mobils haben allerdings nicht die Hersteller zu verantworten und sie sähen ihn lieber heute als morgen abgeschafft. Fahrzeuge der Kategorie L7E sind nach gegenwärtiger Rechtslage nicht förderfähig. „Niemand versteht das, wenn er sieht, dass die Halter von Zweieinhalbtonnen-SUV üppige Umweltprämien einstreichen können“, klagt Henne. Mit einer Reduzierung der Anschaffungskosten durch eine staatliche Subvention kann die Electric Brands AG deshalb derzeit nicht werben. Die Preisspanne reicht nach aktueller Kalkulation von 17.380 Euro bis 31.680 Euro. (aum/afb)

Bilder zum Artikel

X-Bus.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

X-Bus.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Electric Brands

X-Bus.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Electric Brands

X-Bus.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

X-Bus.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

X-Bus.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

X-Bus.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

X-Bus.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse