

Forstwirtschaft in Deutschland – Vorrausschauend aus Tradition (?)

So lautet das Branchen-Motto der Gemeinschaftsaktion »Forstwirtschaft in Deutschland«. Aber stimmt diese Aussage stets? Oder haben wir uns in Sachen E-Mobilität häufig auf dem Slogan »Das geht im Wald nicht« ausgeruht und sind weiterhin mit einem Diesel-SUV zur Fichten-Kalamitätsfläche gefahren?

Die Elektromobilität weist mittlerweile eine bunte Produktpalette auf: Sowohl Sportwagen als auch Geländewagen erhalten Sie mit Akkuantrieb. Der im Wald häufig anzutreffende Allrad-Hersteller Subaru hat nun seinen ersten elektrischen Geländewagen auf den Markt gebracht. Eine gute Gelegenheit, um zu prüfen, ob Elektromobilität trotz der Sonderanforderungen der Forstwirtschaft eine Alternative sein kann.

Diesbezüglich zunächst ein Transparenzhinweis: Subaru Deutschland hat den Testwagen kostenfrei zur Verfügung gestellt. Es flossen weder Gelder, noch wurde der vorliegende Artikel in irgendeiner Art und Weise vor Veröffentlichung abgesprochen. Sie können sich demnach sicher sein, dass dieser Bericht unseren Erfahrungen entspricht.

Dies soll kein klassischer Testbericht werden; ein paar technische Daten sollten dennoch genannt werden. Platztechnisch bietet das Auto dank langem (elektrotypischen) Radstand ausreichend Raum für fünf Personen. Der Kofferraum verfügt mit 441 Litern über genügend Volumen, und die Innenausstattung ist sehr ansehnlich. Lediglich der Klavierlack an den Armaturen dürfte nur mäßig für den Revieralltag geeignet sein. Zudem sollten Gummifußmatten und eine Kofferraumwanne nachgerüstet werden. Das Infotainment-System ist etwas altbacken, jedoch verfügt das Auto über Android Auto und Apple Carplay, welches sich dank des Wireless-Systems direkt nach dem Start zuverlässig mit dem Smartphone verbindet. Auch in Fachtests hat sich das Fahrzeug bisher bewährt und wurde sogar von AUTO BILD zum Allrad-Auto des Jahres 2022 gekürt.

Gute Performance im Gelände

Der Solterra verfügt mit 21 cm über die gleiche Bodenfreiheit wie das bewährte Modell Subaru Forester. Im Praxistest auf unbefestigten Wegen, dem Wenden auf feuchten Rückeggassen oder größeren Schlammlöchern, hat sich der Wagen selbst mit Straßenreifen sehr gut geschlagen. Auch aus tieferen Randstreifen zog er sich problemlos zurück auf den Weg (zum Leidwesen des Grasbewuchses). Nasse Wiesen oder tiefen Schlamm sollte man mit dem zwei Tonnen schweren Fahrzeug aber vielleicht nicht befahren. Einen großen Vorteil bieten die beiden Elektromotoren. So verfügt durch die kompakte Bauweise jede Achse über einen eigenen Antrieb und kann die Räder somit sehr fein ansteuern.



Foto: Campsheide

Subaru Solterra

Einstiegspreis
57.490 € abzgl. 4.500 €
Förderung

218 PS

Breite/Länge
1,86 m/4,69 m

WLTP-Stromverbrauch ab 16 kWh
(Testverbrauch Winter:
23 kWh)

Bodenfreiheit
210 mm

Max. Ladeleistung
150 kW

▼▼ Vier Drückjagdschützen samt Ausstattung passten bequem in den Wagen.



Foto: DPV

Auf leisen Sohlen unterwegs

Ein Revierfahrzeug ist häufig auch das Jagdmobil. Dabei muss es vielfältige Aufgaben wahrnehmen. Ein Vorteil zuerst – mit dem Elektroauto beginnt die Pirsch nicht erst nach dem Aussteigen, sondern bereits ab der Reviergrenze. So schleicht man ohne Motorengeräusche leise über die Waldwege. Am Stand angekommen, lassen sich die Türen entspannt mit nur zwei Fingern ins Schloss drücken. Etwas störend ist beim modernen Pkw das Piepen beim Öffnen und Schließen der Kofferraumklappe. Da dies Vorschrift ist, lässt es sich leider nicht abstellen. Die Anhängelast des Fahrzeugs beträgt 750 kg. Ein Heckträger oder der Anhänger zum Wildtransport auf der Drückjagd sollten kein Problem sein. Ein größerer Brennholz- oder ein Hochsitztransport sind jedoch nicht möglich. Hier sind andere Hersteller besser aufgestellt und bieten bis zu 1.500 kg an.

Sollte es auf dem Hochsitz einmal frostig werden, kann der Wagen per Funkfernbedienung oder App bereits vor dem Abbaumen vorgeheizt werden.

Akkuleistung und Infrastruktur

Vollgeladen und vortemperiert beginnt die Fahrt morgens an der Wallbox. Eine handelsübliche AC-Wallbox lädt das Fahrzeug in etwa 12,5 Std. von 0 auf 100 %. Damit sollte das Auto jeden Morgen vollgeladen vor der Türe stehen und für den Alltag im Revier gerüstet sein. Bei einer Langstreckenfahrt im Winter sinkt die maximale Reichweite, bei kalten Temperaturen und eingeschalteter Heizung, erheblich. So sank sie im Test rasch von 416 km auf 300 km. Bei einer Durchschnittsreisegeschwindigkeit von 105 km/h auf der Autobahn sollte man nach 2,5 Stunden das Auto an die Ladesäule anschließen. Dank 150 kW Ladeleistung wurde im Test innerhalb von 30 Minuten Strom für etwas mehr als 200 km (im Winter) geladen. Diese ließ sich zumeist mit der Beantwortung von E-Mails oder der obligatorischen Kaffeepause gut überbrücken. Wer jedoch regelmäßig Langstrecken über 500 km pendelt, sollte überlegen, ob ein Geländewagen die richtige Fahrzeugkategorie ist. Andere E-Autos mit deutlich geringerem Luftwiderstand weisen bereits größere Reichweiten auf.

Insgesamt haben wir über unsere fast 3.500 Testkilometer keine Probleme mit dem Ladesäulennetz gehabt. Auch musste während des Tests nie auf einen freien Ladeplatz gewartet werden. Mit modernen Ladekarten und -Apps (beispielsweise die mobility+ App von EnBW) können die Kosten transparent eingesehen und kann der Ladefortschritt per Smartphone verfolgt werden. An dieser Stelle muss jedoch auch erwähnt werden, dass es auf einer Langstreckenfahrt zu einem Akkufehler kam, wodurch die Ladeleistung erheblich sank. Dieser Fehler trat nach vollständiger Ladung an einer Wallbox nicht erneut auf.



Fazit: Kann die Forstwirtschaft Elektromobilität?

Der Test hat eindeutig gezeigt: Ja, Elektromobilität ist auch im Revieralltag eine Alternative! Der Solterra stellt eine gute Option in schätzungsweise 80 % der Einsatzfälle dar. Jedoch reicht es nicht aus, lediglich ein Elektroauto anzuschaffen. So wird neben dem Auto eine entsprechende Infrastruktur benötigt. Wallboxen an den Förstereien und Forstämtern sind ebenso empfehlenswert wie Solaranlagen auf den Dächern. Ein großer Faktor bei der Entscheidung für Elektromobilität sind die hohen Anschaffungskosten, welche sich über geringe Betriebskosten schrittweise amortisieren.

Fakt ist: Die Technik sollte und wird sich in den kommenden Jahren rasant weiterentwickeln – im Vergleich zur verlustreichen Kraftstoffverbrennung birgt sie aber bereits heute hinsichtlich der Klimaneutralität großes Potenzial. Gerade in Anbetracht der Ökoeffektivität können wir mit diesem Schritt einen wichtigen Meilenstein erreichen. Als Forstleute sollten wir den Natur- und Umweltschutz ernst nehmen und auch Kompromisse eingehen. Vielleicht können nicht sofort sämtliche Fahrzeuge umgestellt werden – gerade für den Einsatz mit Anhängern braucht es auch Verbrenner im Fahrzeugpool. Schlussendlich sollten wir, dort wo bereits möglich, einen mutigen Schritt vorangehen. Nicht nur die Bevölkerung, sondern auch der Wald wird es uns danken.

■ Malte Campsheide



Fotos (2): DFV

◀◀ Kälte und Heizung lassen die Testkilometer schmelzen. Im Winter waren eher 300 statt 416 km maximale Reichweite möglich.

▼▼ Im Gelände machte der Wagen trotz Straßenbereifung auch abseits der A-Wege eine gute Figur.