
Generationswechsel im Taxigewerbe von London

Von Hans-Robert Richarz, cen

Die Karriere des Briten David Harris zu Beginn der 1990er Jahre als Tennisprofi sorgte kaum für Aufsehen. Rang 622 auf der ATP-Weltrangliste war seine beste Platzierung, als Preisgeld kratzte er mit Ach und Krach 2295 Dollar zusammen. Notgedrungen sattelte er auf einen bürgerlichen Beruf um und wurde Taxifahrer in London. Doch jetzt sicherte sich Harris einen festen Platz in der Chronik der britischen Hauptstadt. Als erster „Cabbie“ – wie die Fahrer der schwarzen, „Cab“ genannten Vehikel bezeichnet werden – übernahm er das erste Londoner Taxi mit Elektroantrieb.

Seit Jahren rühmt sich die Verwaltung Londons, über die größte Umweltzone der Welt zu regieren. Dazu zählt nicht nur die City, sondern die gesamte Region mit Städten und Gemeinden, die zu Groß-London zählen. Wer zudem mit dem Auto downtown zwischen Hyde Park und Tower Bridge tagsüber unterwegs sein will, muss von Montag bis Freitag pro Tag eine Maut von zehn Pfund (umgerechnet knapp 14 Euro) entrichten. Das gilt auch für Touristen. So wie in einigen Regionen Deutschlands, droht auch in London ein Fahrverbot für Dieselaautos. Schlimmer: Ab 2040 sollen in Großbritannien Diesel- oder Benzinfahrzeugen überhaupt nicht mehr verkauft werden dürfen.

Das Taxigewerbe in der Metropole London hat es schon jetzt getroffen. Dort werden seit zwei Wochen keine neuen Taxis mehr mit traditionellem Verbrennungsmotor zugelassen. Doch bis jetzt hat die Stadt erst einem Modell, dem in Bristol von der London EV Company (LEVC) gebauten TX eCity, freie Fahrt in ganz London erlaubt. LEVC firmierte früher als The London Taxi Company, (LTC) die nach ihrer Insolvenz vor fünf Jahren vom chinesischen Geely-Konzern übernommen wurde. Zurzeit müssen die Fahrten allerdings ohne Passagiere stattfinden. Denn, wie die Tageszeitung „The Guardian“ berichtete, zeigt sein Taxameter aus bislang unerfindlichen Gründen vorerst noch für die zurückgelegte Strecke falsche Werte an.

Dennoch ist David Harris von seiner Neuerwerbung begeistert: „Ich habe mich sehr gefreut, als ich die Schlüssel für mein neues TX-E-Taxi bekommen habe und kann es kaum erwarten, die Reaktion der Passagiere zu beobachten.“ Harris glaubt, dass er im Gegensatz zu früher pro Monat zwischen 500 und 600 Pfund (570 bis 680 Euro) an Kosten sparen wird. Aufladen will er die Batterie seines Wagens an einer von mehreren Ladestationen am Londoner Flughafen Heathrow.

Dabei ist der Kauf eines Elektrotaxis ein teurer Spaß. Insgesamt kostet es nach Abzug von 7500 Pfund (8500 Euro) an Subventionen 55 600 britische Pfund (63 400 Euro). Dafür gibt es ein sogenanntes Range-Extender-Fahrzeug mit einem Elektromotor, dessen Stromversorgung von einem kleinen Dreizylinder-Benzin-Generator mit einem Hubraum von 1,2 Litern unterstützt wird. Seine elektrische Reichweite beträgt rund 200 Kilometer, die mit Hilfe des Benziners auf 650 Kilometer gesteigert werden kann. Innerhalb der Londoner City ist somit ein rein elektrischer Betrieb für bis zu sechs Fahrgäste möglich, denen im Wagen übrigens Steckdosen für Laptops und USB-Anschlüsse für mobile Geräte und WLAN zur Verfügung stehen.

Bis allerdings die ganze Taxi-Flotte Londons durch neue Fahrzeuge ersetzt ist, wird noch viel Wasser die Themse herabfließen. Insgesamt stehen zur Zeit in London 110 000 Taxis zur Verfügung, bis 2020 sollen davon 9000 Fahrzeuge durch E-Taxis ersetzt werden. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



LEVC TX e-City.

Foto: Auto-Medienportal.Net/LEVC



LEVC TX e-City.

Foto: Auto-Medienportal.Net/LEVC



Das erste elektrische Taxi in London: David Harris bei der Übergabe des LEVC TX e-City.

Foto: Auto-Medienportal.Net/London Taxi



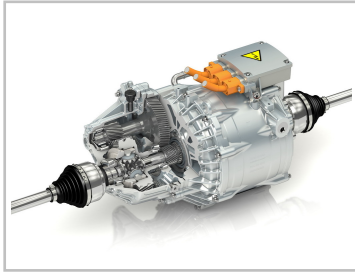
LEVC TX e-City.

Foto: Auto-Medienportal.Net/LEVC



LEVC TX e-City.

Foto: Auto-Medienportal.Net/LEVC



Antrieb des LEVC TX e-City von GKN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GKN, Antrieb, GKN



Antrieb des LEVC TX e-City von GKN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GKN



LTC TX4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/LTC