

27.01.2017 Elektromobile im Winter: Petersburger Schlittenfahrt

"Schön ist's im Winter, schön ist's im Winter." Dick und warm eingepackt in einem Pferdeschlitten durch die verschneite Winterlandschaft zu kutschieren, das bereitet bestimmt viel Vergnügen. In einem Elektromobil bei Minusgraden auf salz- und matschbedeckten Straßen in der Kolonne dahinzukriechen oder im Stau zu stehen, da hält sich der Spaß in Grenzen. Und wenn man sich noch so oft die Petersburger Schlittenfahrt auf CD oder Youtube (<https://www.youtube.com/watch?v=AXVzIx0U2-o>) reinzieht, die Laune hebt das nicht nachhaltig. Eine Gemeinsamkeit mit dem Pferdeschlitten gibt es aber doch. Auch im Elektrofahrzeug ist warme Kleidung wärmstens empfohlen. Man weiß nur zu gut, der kostbare Vorrat an Elektronen ist bei Tieftemperaturen ohnehin schon dezimiert, und dann kommt auch noch die Heizung und macht dem Motor die kümmerlichen Restbestände streitig.

In Bayern bot sich in den ersten Wochen des neuen Jahres eine gute Gelegenheit, das Verhalten von Verbrennungsmotoren unter diesen, für Deutschland extremen Witterungsbedingungen zu testen. Starten bei minus 15° Celsius? Selbst für Dieselfahrzeuge kein Problem heutzutage. Verbrauch bei diesen Temperaturen? Kontinuierliche Verbrauchsmessungen über mehrere Jahre ergeben keinen signifikanten Mehrverbrauch, trotz PTC-Zusatzheizgerät. Die Heizung braucht zwar einige Kilometer bis sie auf Touren kommt, aber dann bläst es angenehm warm aus den Düsen. Die wichtigste Vorsorge für einen etwaigen Stau ist ausreichend Sprit an Bord, dann kann man gelassen im Warmen mit seinem Smartphone spielen und die Angebote von Multimedia in Anspruch nehmen. Und man kann die Besitzer von Elektromobilen bedauern.

Denn die fahren bereits vom Start weg auf Reserve. Deren wichtigste Stauprohylaxe ist die Vermeidung von stauträchtigen Fahrzeiten und Fahrzielen. Elektromobile lassen sich zwar an der Steckdose vorheizen. Aber selbst ein angenehm temperierter Innenraum kühlt in Minutenschnelle auf frostige Temperaturen ab, und anschließend ist der Strom aus der Batterie gefragt. Was den Stromverbrauch angeht, das Vorheizen in der Garage kostet eine Menge Energie. Die kommt zwar aus der Steckdose, verschlechtert aber die Verbrauchsbilanz ganz erheblich. Jeder Hausbesitzer weiß es, Heizen mit Strom ist ökonomischer Unsinn. Warum sollte es bei Automobilen plötzlich anders sein?

Es wäre doch eine lohnende Aufgabe für unsere Automobilzeitschriften, wenn sie wirklich so elektrobegeistert sind, wie sie immer vorgeben, ein Elektrofahrzeug ein Jahr lang unter allen Bedingungen einzusetzen, auch im Winter, ohne Ausweichmöglichkeit auf ein Verbrennungsfahrzeug, und ohne beheizte Garage. Dazu den aus dem Netz insgesamt entnommenen Strom zu protokollieren und diesen Gesamtstrom als Praxisverbrauch anzugeben.

Als Ausweg aus dem Dilemma Heizen oder Fahren bleibt dem Hardcore-Elektromobilisten eigentlich nur ein Range-Extender, der unterwegs den Strom für die Heizung erzeugt, als Temperature-Extender sozusagen. Leider ist der Tank dieser Notstromaggregate meistens sehr klein geraten, sodass man sein Augenmerk nicht nur auf den Batterieinhalt, sondern zu allem Überfluss auch noch auf den Kraftstoffinhalt richten muss.

Besser man wählt gleich ein Hybridfahrzeug. Das erspart die Sorge um Reichweite und Heizung. Wenn sich die Außentemperaturen im Frühjahr batterieverträglichen Werten nähern, kann auch der Elektroantrieb seinen vorgesehenen Betrieb wieder aufnehmen. Jahrelang wurde das Hybridfahrzeug als Übergangslösung geschmäht, völlig zu Unrecht. Inzwischen entdecken immer mehr Hersteller das Potential dieses Antriebs.

Und nicht nur die Hersteller, sogar die Presse erwärmt sich mehr und mehr für diese Art von Elektrofahrzeugen. auto motor und sport beispielsweise testet ausgiebig Hybride aller Fabrikate. Vielleicht liegt es aber nur daran, dass sie sich bei Minusgraden nicht auch noch mit einem steifen Ladekabel herumärgern wollen. Sie vertrauen lieber wie gewohnt auf die Kraft des ersten Herzens, dem Verbrennungsmotor. Starten und Losfahren - alles andere ist ein Rückfall in die automobiler Steinzeit. Das Mitleid mit den bedauernswerten reinen Elektromobilisten hält sich in Grenzen.

Ist ein Hybrid das bessere Elektromobil? Elon Musk würde vehement widersprechen. Vermutlich nur, weil er keinen Verbrennungsmotor im Programm hat, so wie die traditionellen Hersteller.

Jacob Jacobson