

04.02.2021

Electric Overflow – allmählich reicht´s

Steht Ihnen das Gewese um die Elektromobilität auch bis zum Haaransatz? Oder dort, wo er früher einmal war? Wenn ja, sollten Sie diesen Beitrag überspringen, etwas Neues werden Sie ohnehin nicht erfahren, versprochen.

ams ist der Elektromobilität leider noch nicht überdrüssig. Tapfer füllen sie damit ihre Seiten und drücken auf die Elektro-Tube, als gäbe es sonst keine Themen. In Heft vier vom 28.01.2021 wollen sie beweisen, dass Elektroantrieb Sinn macht, finanziell. In typisch pseudoaufklärerischer **ams**-Manier fragen sie: „Lohnt der Umstieg“. Immer die gleiche Leier: Lohnt sich? Lohnt sich? Lohnt sich ein Diesel gegenüber einem Benziner? Lohnt sich ein SUV gegenüber einem selbstfahrenden Rasenmäher? Lohnt sich ein elektrischer Anlasser gegenüber einem Sozius/Sozia, der/die anschiebt? Als ob es in der Automobilwelt nicht Dutzende anderer Kriterien gäbe als die Kosten.

Diesmal vergleichen sie 17 BEVs mit den entsprechenden Verbrenner-Varianten. Mit geschickt ausgetüftelter Bewertung wollen sie uns von den finanziellen Vorteilen des Elektromobils überzeugen. Und siehe da, bei 15 Vergleichspaaren haben die Elektro-Kisten die Nase vorn, lediglich zweimal „gewinnt“ der Verbrenner. Wem das nicht merkwürdig vorkommt, hat von den Möglichkeiten subjektiver Bewertungskriterien keine Ahnung. Deshalb **lohnt** es sich, diese Vergleiche etwas näher zu durchleuchten.

Als typisches Beispiel picken wir uns den Vergleich des **VW ID.3** mit seinem Verbrennerkollegen, dem **Golf 1.5 eTSI** heraus.

		Elektro	Verbrenner
Modell		ID.3 Pro (58 kW)	Golf 1.5 eTSI
Grundpreis	Euro	34.995	30.455
Preis mit E-Auto-Förderung / Rabatt	Euro	24.425	26.800
Gepäckraum	Liter	385 – 1.267	381 – 1.237
Leergewicht/Zuladung	kg	1.805/465	1.366/504
Leistung	PS	146	150
Drehmoment	Nm	275	250
0 – 100 km/h	s	9,6	8,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	160	224
Verbrauch (WLTP)	pro 100 km	15,4 kWh	5,7 L
Reichweite	km	426	877
Steuer	Euro pro Jahr	-	103
Versicherung /HP/VK	Euro pro Jahr	389/378	372/457
Energiekosten*	Euro pro 100 km	4,77/7,55	7,70
Monatskosten**	Euro	492/624/752	503/645/804
*) AC-Laden/CCS-Laden **) 10/20/30 Tkm pro Jahr mit Wertverlust			

Wir stellen fest:

- Förderung beim Elektro: **9.570 Euro**
Kein Druckfehler, sie haben richtig gelesen: fast 10.000 Euro geben unsere Politiker aus, um den Elektroabsatz anzukurbeln. Ist ja nicht ihr Geld, sondern unseres.
Rabatt beim Verbrenner: **3.655 Euro** auch nicht schlecht.
- In der **Beschleunigung** zieht der Golf trotz seiner mageren 150 PS dem ID.3 gnadenlos davon.
Die besseren Fahrleistungen verdankt der Golf seinem um 450 Kilogramm niedrigeren Gewicht.
- **CO₂ in der Herstellung:** Nach eigenen Berechnungen verursacht die Produktion eines Fahrzeugs mit 1.366 Kilogramm grob gerechnet ein CO₂ von 8,2 Tonnen, eines mit 1.805 Kilo etwa 10,8 Tonnen. Ehrlicherweise müsste man beim E-Mobil noch eine zweite Batterie mit 400 kg berücksichtigen, wenn wir mit einer Lebensdauer von 20 Jahren rechnen. Das wären weitere 2,4 Tonnen, wohlwollend geschätzt. Also insgesamt 13,2 Tonnen.
- **Höchstgeschwindigkeit** spielt zwar nur eine untergeordnete Rolle, bei einer Differenz von 64 km/h kann man sie nicht gänzlich ignorieren.
- **Der Verbrauch auf 100 km nach WLTP:** 15,4 kWh der Elektrikwagen, 5,7 Liter der Benziner.
Warum WLTP und nicht der Testverbrauch? Weil hier der Unterschied größer ausfällt als im Test.
Testverbrauch ID.3: 23,2 kWh/100 km, ein Plus von exakt 50 %
Testverbrauch Golf: 6,9 L/100 km, ein Plus von 21 %
- **Leidiges Thema Reichweite?** Nicht beim Verbrenner. Mit seinem 50 Liter Tank schafft er mit Testverbrauch sommers wie winters ca. 700 Kilometer, und das auch noch nach 20 Jahren und 200.000 Kilometern.
Beim Elektrogerät müssen wir andere Maßstäbe ansetzen. Beträgt die Reichweite nach WLTP noch „stolze“ 426 km, schrumpft sie beim Testverbrauch auf 282 km. Im Winter kann man getrost nochmals 40 % abziehen, und kommt somit auf 170 km. Über der Lebensdauer gehen weitere Kilometer durch Batteriealterung verloren, usw. Noch Fragen?
- **Energiekosten in Euro pro 100 km:**
 - Elektro, gerechnet mit 31 Ct/ kWh und Testverbrauch: 7,2/11,4 €/100 km (AC/CCS-Laden)
 - Benziner, gerechnet mit Testverbrauch und 1,35 Euro pro Liter: 9,3 €/100 kmWie realistisch sind die Kosten für Strom und Benzin? Der Strom wird steigen, dazu braucht man keine hellseherischen Fähigkeiten. Spätestens nach dem Abschalten von Kern- und Kohlekraftwerken schießt der Strompreis in die Höhe. Die Preise für Benzin schwanken, sie waren kurzzeitig schon unter 1,20 Euro pro Liter.
- **Die Monatskosten:** Einen ganz besonderen Scherz erlaubt sich ams mit den Monatskosten. Als Berechnungsgrundlage dienen wieder die unrealistischen WLTP-Verbräuche und fragwürdige Strom- und Benzinpreise. Damit nicht genug, rechnen sie auf 10/20/30 Tausend Kilometer Jahresfahrleistung hoch. Dazu preisen sie noch den Wertverlust mit ein, Wie hoch sie diesen ansetzen, bleibt ihr Geheimnis.
Jeder vernunftbegabte Mitteleuropäer kann sich ausrechnen, wie viele Kilometer ein

Elektrowägelchen in einem Jahr zusammenstottert. Mehr als 10.000 Kilometer bestimmt nicht. (So viel Zeit bleibt zum Fahren auch gar nicht übrig, wenn man die Ladezeiten abzieht. Kleiner Scherz). Die einzig legitime Vergleichsbasis sind 10.000 Kilometer.

Wertverlust: Der Wertverlust eines VW Golf ist aus vielen Jahren Erfahrung recht gut abschätzbar. Der Restwert eines Elektromobils? Bei ihnen handelt es sich um fahrende Computer, und die Halbwertszeiten von Elektronikgeräten allgemein und Computern im speziellen sind bestens bekannt. Nach spätestens 10 Jahren läuft ihr Restwert asymptotisch gegen Null.

Zusammenfassung:

Ein starkes Stück, was **ams** hier abliefert. Trotz aller Trickereien und ohne Berücksichtigung von Risiken und Nebenwirkungen bleibt nur ein minimaler Kostenvorteil von mickrigen 0,5 Prozent für den Elektriker übrig. Daraus leitet **ams** die Empfehlung ab: Der ID.3 lohnt sich. **ams** sollte wirklich aufpassen, nicht die Glaubwürdigkeit mit solchen geschönten und Ergebnis getrimmten Vergleichen zu verspielen.

Nüchtern und ohne Elektrobrille betrachtet gewinnt der Verbrenner auf der ganzen Linie. Und das ganz ohne staatliche Almosen. Was für den ID.3 und den Golf gilt, gilt selbstverständlich auch für die restlichen Vergleiche. Elektroautos lohnen sich weder für die Käufer, die Umwelt, nicht einmal für die Hersteller. Und schon gleich gar nicht für die Steuerzahler.

Ein guter Rat an alle, die beim Autokauf rechnen müssen:

Hände weg vom Elektromobil!

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de