

Welches Elektroauto passt NICHT zu Ihnen?

„Welches Elektroauto passt zu Ihnen?“ Diese Frage stellt **ams** in Heft 18/2016.

Schon öfters fielen uns **ams** und **AutoBild** unangenehm auf in ihrem penetranten Bemühen, uns die Elektromobilität schmackhaft zu machen. Sozusagen als Drückerkolonie für die Vorstellungen von Frau Dr. Angela Merkel. Auch diese Aktion ist wieder so ein gut gemeinter Angriff auf die Käuferseele. Er soll uns glauben machen, dass es für wirklich Jedermann und Jederfrau das passende Elektromobil gibt. Wir sind nur zu da....., die üppigen Fördergelder abzurufen. Vielleicht sollte man das Pferd von hinten aufzäumen und den Elektrofreunden von **ams** erklären, warum Elektrofahrzeuge **nicht** zu uns passen, und zwar kein einziges der 15 angepriesenen rein elektrischen Fahrzeuge – trotz der Förderung mit 4.000 Euro.

Der Ärger beginnt bereits bei den technischen Daten. Wie immer werden in Ermangelung gemessener Werte die Herstellerangaben verwendet. Wie stark Herstellerangaben und realistische Werte auseinanderklaffen, das sollte sich inzwischen auch bis in Journalistenkreise herumgesprochen haben. Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor sprechen wir erfahrungsgemäß von 30 bis 50 Prozent. Wie groß der Unterschied bei Elektromodellen ausfällt, dazu liefert uns praktischerweise **ams** selbst die Daten bei ein paar untersuchten Modellen.

Kleinwagenklasse

Elektrofahrzeug Nissan Leaf => 34.385 €

Verbrauch Herstellerangabe	15,0 kWh/100 km
gemessener Verbrauch	19,1 kWh/100 km
Differenz	4,1 kWh/100 km = ca. 30 Prozent
Reichweite Praxis	164 km
Ladeenergie für Vollladung	35,4 kWh
Verbrauch inkl. Ladeverluste	22 kWh/100 km
CO ₂ -Äquivalent	107 g/km

Alternative mit Verbrennungsmotor

Hyundai i10 => 11.820 €

Leistung	67 PS
Testverbrauch	6,4 L/100 km (Benzin)
Reichweite	620 km
CO ₂ -Äquivalent	148 g/km

Kompaktklasse

Elektrofahrzeug VW e-Golf => 34.900 €

Verbrauch Herstellerangabe	12,7 kWh/100 km
Praxisverbrauch	15,9 kWh/100 km
Differenz	3,2 kWh/100 km = ca. 25 Prozent
Reichweite Praxis	145 km
Ladeenergie für Vollladung	24,4 kWh
Verbrauch inkl. Ladeverluste	17,0 kWh/100 km
CO2-Äquivalent	96 g/km

Alternative mit Verbrennungsmotor

VW Golf 1.6 TDI => 22.150 €

Leistung	110 PS
Testverbrauch	5,0 L/100 km (Diesel)
Reichweite	1.000 km
CO2-Äquivalent	130 g/km

Ein Blick auf Preise und Reichweiten genügt, um den Wunsch nach einem Elektrofahrzeug abzutöten. Da spielen die übrigen negativen Kriterien keine Rolle mehr. Der Vollständigkeit halber seien sie hier trotzdem aufgeführt.

- Garagenplatz erforderlich: Das Erstfahrzeug steht dann im Freien.
- Wallbox für Schnellladung in der Garage erforderlich: Kostet zusätzlich und ist marken- und sogar modelljahrspezifisch (siehe BMW i3).
- Ladedauer: Schnellladung erhöht den Verschleiß und die Verluste.
- Lebensdauer der Batterie: Langzeiterfahrung steht noch aus.
- Leistungsabfall der Batterie über Laufstrecke und Lebensdauer.
- Wiederverkaufswert: Wer soll sich ein fünf oder 10 Jahre altes Elektromobil gebraucht kaufen?
- CO2-Ausstoß vom Kraftwerk zur Steckdose: Wellt to Wheel bei heutigem (und zukünftigem) Strommix schlechter als Diesel und Benzin.
- Reichweite im Winter: Die Heizung im Winter geht zu Lasten des Verbrauchs und der Reichweite, bei Verbrennern nicht.
- Herstellenergie: Energieaufwand bei der Material-Erzeugung deutlich höher als Verbrennungsfahrzeug.
- Risiko Strompreis: Der Strommarkt und damit auch die großen Konzerne durch die EE in arge finanzielle Turbulenzen, mit unabsehbaren Konsequenzen für den Strompreis.

Politiker und „Experten“ machen gerne die spärlich verfügbaren Ladestationen für den schleppenden Verkauf verantwortlich. An den grundsätzlichen Problemen der Elektromobilität ändern aber auch noch so viele Stationen nichts. Sie kosten nur unnötig Parkplätze für die normalen Fahrzeuge.

In *ams* Heft 19/2016 berichten drei Redakteure über eine Fahrt mit drei Vertretern der Elektroabteilung. Gemütlich gondeln sie über die Dörfer, legen ab und zu eine Brotzeitpause ein, und fahren ohne Risiko solange, bis der Akku leer ist. Denn das vierte Auto im Bunde ist ein SUV mit Anhänger, vorsichtshalber mit Verbrennungsmotor. Anschließend schwadronieren sie über gute Praxistauglichkeit, brauchbare Reichweite (162 km!) und günstige Preise (siehe oben). O-Ton:

„E-Auto-Fahren entspannt, finden wir. Die Hektik draußen zieht vorbei wie ein zu schnell geschnittener Film.“

Na toll! Für die drei Redakteure ist so eine Bummelfahrt bezahlter Urlaub. Klar, dass da keine Hektik aufkommt. Was das mit Alltagstauglichkeit zu tun hat, bleibt ein Geheimnis der drei von der Steckdose. Im Gegenteil, der „Test“ beweist eindeutig die Praxis-**Untauglichkeit** des heutigen Standes.

In der Elektrowelt ist vieles im Umbruch. Extrapoliert man die heutige Veränderungsgeschwindigkeit der Leistungsfähigkeit in die Zukunft, kann man ungefähr abschätzen, dass ein wirklich brauchbarer Stand frühestens in 10 Jahren erreicht ist. Diese simple Rechnung birgt sogar noch erhebliche Unsicherheiten: Verbesserungen am Verbrennungsmotor, Sättigung in der Akkuleistung, steigende Material- und Stromkosten können den Break-Even beliebig hinauszögern, sogar bis ins Unendliche. Die Empfehlung an potentielle Käufer kann deshalb nur lauten: **Abwarten und Tee trinken.**

Ursprünglich sollte die Förderung der Elektromobilität die **deutsche** Autoindustrie voranbringen. Wie das mit Kia Soul, Nissan Leaf, Renault Zoe und anderen ausländischen Fabrikaten gelingen soll, das erschließt sich dem Autokritiker nicht. Wieder ein Beispiel dafür, wie man mit Subventionen das Gegenteil der angestrebten Ziele erreicht.

Die Rolle der Medien in diesem Spiel erscheint immer fragwürdiger. Höchstwahrscheinlich handeln sie nach dem Motto:

„Man muss eine Unwahrheit nur oft genug wiederholen, damit sie zur Wahrheit wird.“

Jacob Jacobson