

05.02.2026

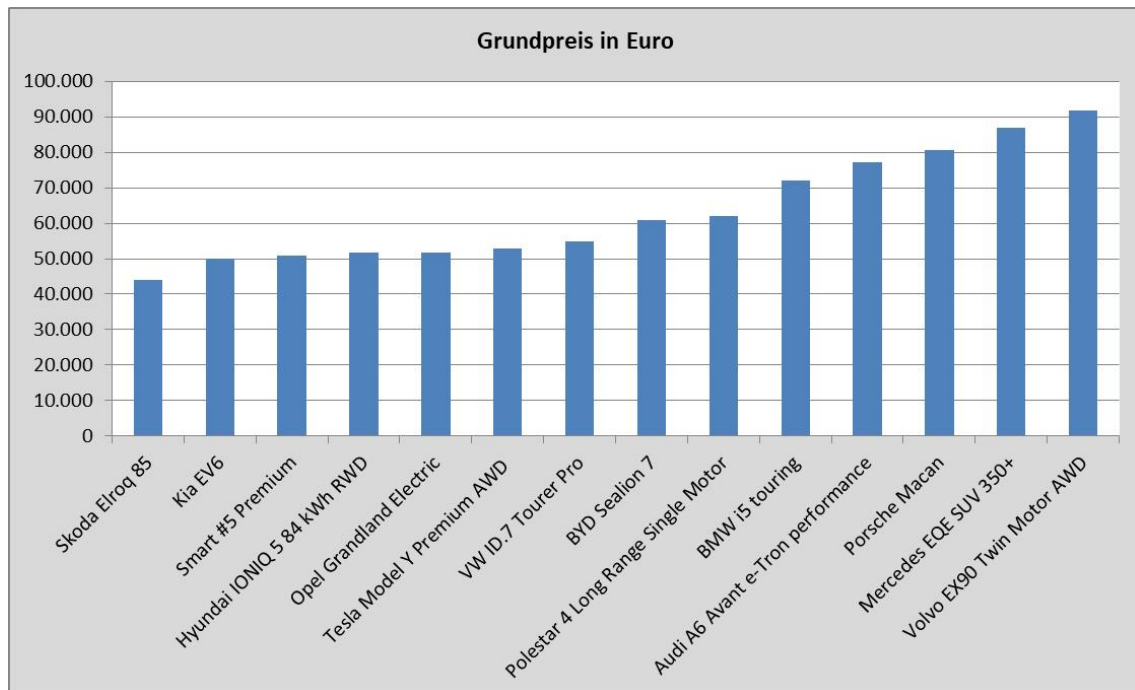
Elektroautos im Winter: Amtlich beglaubigter Unsinn!

„Schon wieder ist eine Familie in ihrem Elektrofahrzeug nach einem Schneesturm auf der Autobahn erfroren.“ Zum Glück handelt es sich dabei um eine fiktive Meldung, die aber gar nicht so weit hergeholt ist, wie vielleicht mancher Elektrojünger glauben möchte. Der [ADAC](#) untersuchte dankenswerterweise 14 familientaugliche Elektromobile bei winterlichen Temperaturen (0°C) über ihr Verhalten auf Langstrecke. Es sollte sich zeigen, ob diese „Reisemobile“ die Strecke München – Berlin in einem Zug bewältigen können, oder wie viele Ladestopps a´ 20 Minuten dazu erforderlich sind.

Die Versuche fanden nicht auf der Autobahn im Realversuch statt, sondern wurden auf einem Prüfstand simuliert, um absolut vergleichbare Bedingungen für die Probanden zu schaffen. Als Geschwindigkeit wurde Autobahnrichtgeschwindigkeit eingestellt, die Streckenlänge beträgt etwa 600 Kilometer.

Die Fahrzeugpreise

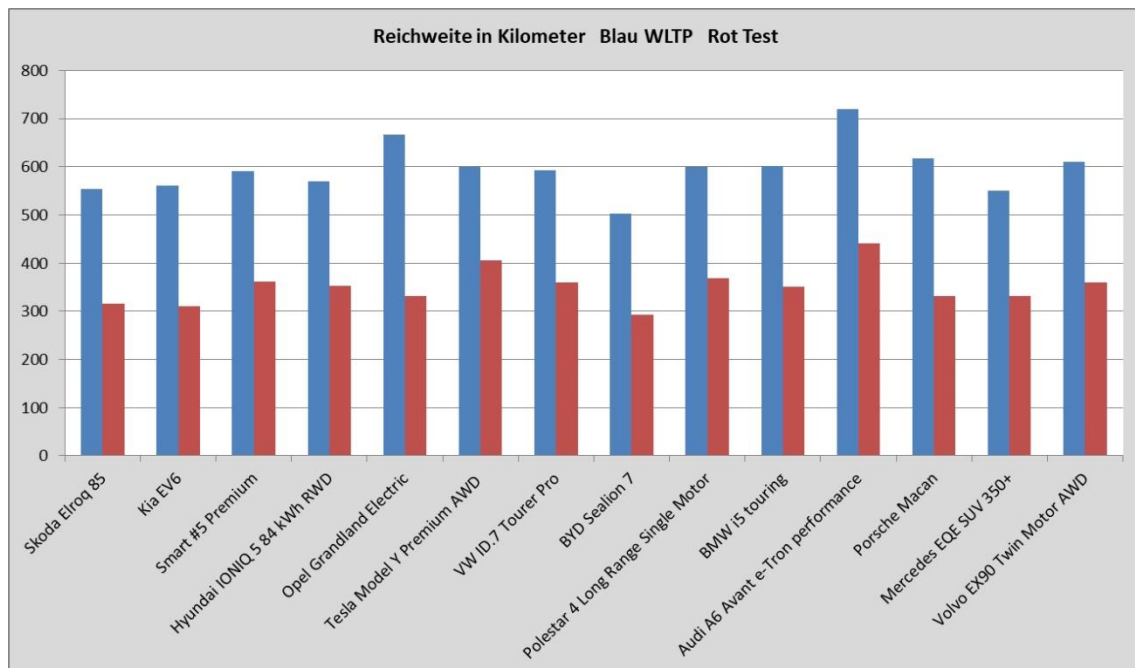
Dem ADAC gelang es, einen illustren Teilnehmerkreis zusammenzustellen. Das zeigt sich schon allein am Grundpreis.



Bereits das „billigste“ Fahrzeug kostet mehr als 40.000 Euro, die Probanden aus der Premiecke tummeln sich zwischen 70.000 und 90.000 Euro. Wahrlich keine Kostenverächter.

Die Reichweite

Da kann man schon was verlangen fürs Geld, möchte man meinen. Tatsache ist, dass kein einziges Fahrzeug die Strecke ohne Nachladen bewältigte, die meisten sogar mit zwei Ladestopps á 20 Minuten. Merke: Hohe Preise allein garantieren keine hohen Reichweiten.



Die Reihenfolge der Fahrzeuge ist die gleiche wie beim Grundpreis. Man sieht:

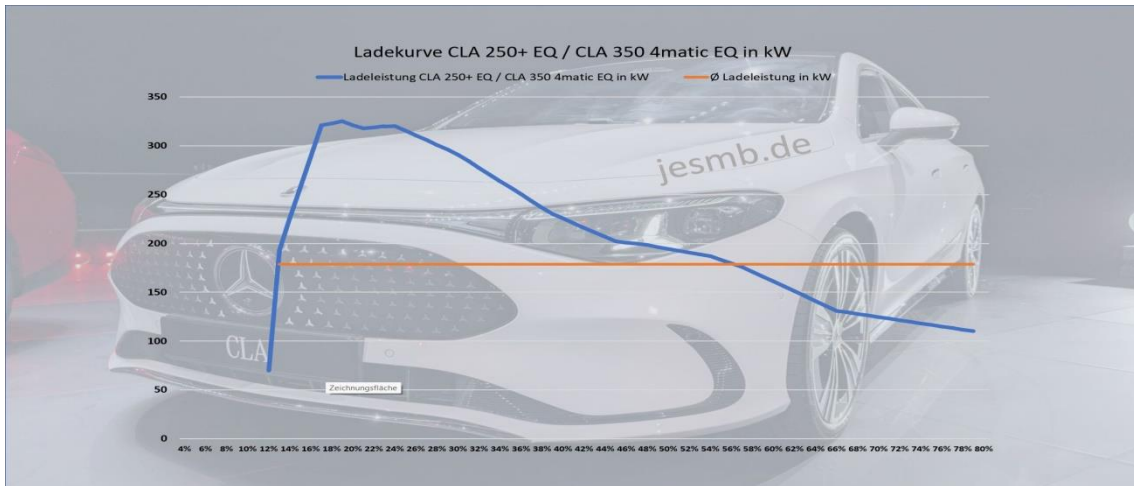
1. Zwischen WLTP und Test klafft bei allen eine große Lücke.
2. Kein einziges Fahrzeug erreicht das Ziel ohne Nachladen.

Ganz schön blauäugig die Reichweitenangaben der Hersteller. Man kann ihnen aber keinen Vorwurf machen, denn sie halten sich exakt an die Testvorgaben des WLTP. Dabei sollte doch der WLTP das Heilmittel gegen die großen Diskrepanzen zwischen Test und Praxis beim NEFZ darstellen. Tatsache ist, dass sich die Prüfstandfahrer auf den WLTP genauso adaptiert haben wie vorher auf den NEFZ. Wie ist das möglich? Im Grunde genommen spiegelt der WLTP genauso wenig die realen Bedingungen wider wie der NEFZ. Der Prüfstandsfahrer orientiert sich mehr oder weniger geschickt am vorgegebenen Geschwindigkeitsprofil, je öfter, desto besser. Die Praxis sieht anders aus, denn dort orientiert sich der Fahrer zu 95 Prozent am Vordermann. [Er fährt also abstandsorientiert, die Geschwindigkeit ist nur ein Nebenprodukt.](#)

Nachladen

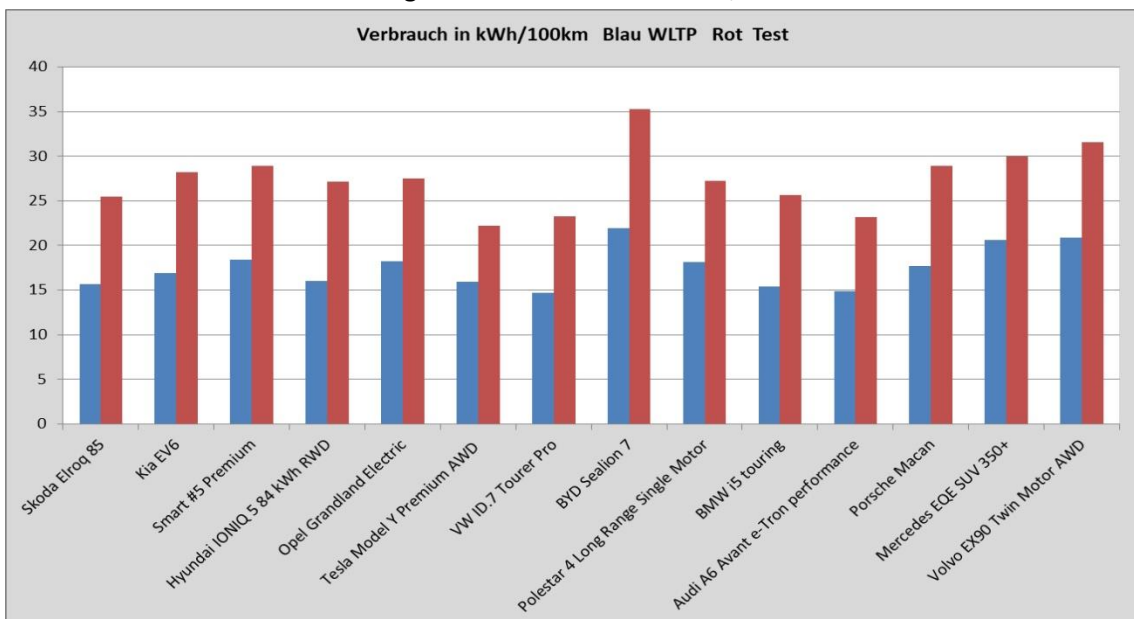
Kein einziges Fahrzeug erreicht das Ziel ohne Nachladen. Die Frage ist nur, wie oft. Zum Nachladen genehmigt der ADAC eine Zeitspanne von 20 min. Nur zwei Fahrzeuge schaffen die 600 Kilometer-Marke mit **einmal** Nachladen. Die meisten E-Autos müssen zweimal 20 Minuten Nachladen. Warum nur 20 Minuten und nicht länger? Das liegt zum einen an der Vergleichbarkeit, zum anderen an den typischen Ladekurven, die nach einem Peak am Anfang relativ steil abfallen. Die Zeiten für wenig Kapazitätzuwachs verlängern sich unverhältnismäßig. Die Ladekurve des Mercedes CLA zeigt exemplarisch dieses Phänomen. Für den Elektromobilisten und seine Begleiter im Winter empfiehlt sich arktische Kleidung,

ansonsten drohen Erfrierungen 1. und 2. Grades, wenn er wirklich den Akku vollpumpen möchte.



Der Verbrauch

Kommen wir zum nächsten nicht ganz unwesentlichen Punkt, dem Verbrauch.



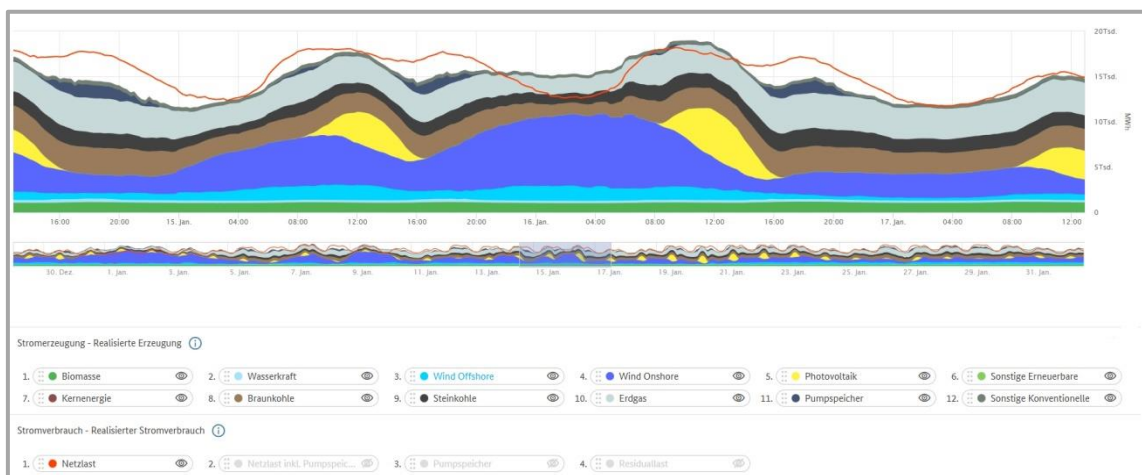
Auch dabei holen uns die Hersteller das Blaue vom Himmel. Logisch, denn wie würden die utopischen Reichweiten sonst zustande kommen. Aber das ist noch nicht das Ende der Märchenstunde. Denn auch die ADAC-Messungen weisen einige prinzipbedingte Schwachpunkte auf.

1. Die Temperatur beträgt 0° Celsius. Wir wissen aber aus leidvoller Erfahrung, dass die Starttemperatur im Winter oftmals deutlich darunter liegt.
2. Es gibt keine Kraftstoff sparendere Fahrweise als Konstantfahrt auf der Autobahn. Zumindest bei Verbrennern ist das der Fall. Für E-Autos gelten andere Gesetze.
3. Die Realität auf der Autobahn ist gekennzeichnet von Baustellen und Staus. Im Winter stellen sich die LkW bei der ersten Schneeflocke quer, und dann geht stundenlang nichts mehr.
4. Anders als in der Simulation stehen die Ladesäulen nicht genau dort, wo man sie braucht. Das bedeutet Umwege mit Zunahme von Verbrauch und Zeit.

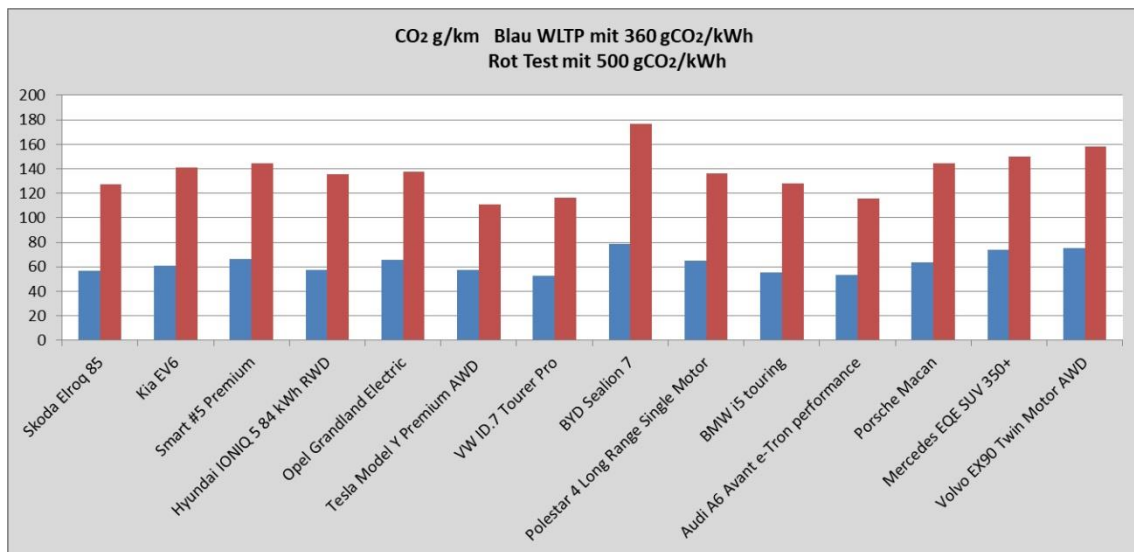
CO2

Aber das ist noch nicht alles. Die nächste Schönfärberei geschieht bei der Umrechnung des Verbrauchs auf die CO₂-Emission. Das geschieht auf Basis des sog. Strommix, ein Wert, der das Verhältnis der fossilen Stromerzeugung den Erneuerbaren Energien gegenüberstellt. Im Moment (2024) geht man von 360 gCO₂/kWh aus. Dazu ein paar kritische Anmerkungen:

Die CO₂-Werte sind Durchschnittswerte über ein ganzes Jahr gerechnet. Sie geben die tatsächlichen Werte beim Ladevorgang nicht wieder. Beim Laden im Winter muss man gerechterweise einen deutlichen Zuschlag berücksichtigen, vor allem in der Nacht ohne Sonnenstrom.



Die Graphik zeigt die Verhältnisse vom 14. bis 17. Januar 2026. Die rote Kurve gibt den Stromverbrauch wieder. Liegt die rote Kurve über dem Summenstrom aller Stromerzeuger, muss Strom an der Börse eingekauft werden. Das ist billiger, als das Defizit mit Braunkohle, Steinkohle und Gas zu decken. Wie grün oder schmutzig dieser importierte Strom ist, interessiert uns nicht, darum muss sich das Erzeugerland kümmern. Er taucht in unserer CO₂-Bilanz nicht auf – sehr praktisch für die E-Fahrzeuge, aber in Wirklichkeit Augenwischerei. Oder glaubt jemand, dass der Strom aus Polen und Tschechien grüner ist als in Deutschland? Bei ehrlicher Betrachtung muss man beim Laden in der Nacht im Winter von einem Strommix von mindestens 500 gCO₂/kWh ausgehen.



Fazit:

Tricksereien an allen Ecken und Enden. Und warum? Um dem Elektroantrieb zum Durchbruch zu verhelfen? Die horrenden Prämien für die Elektromobilität wären an anderer Stelle besser angelegt. Sie kommen unterm Strich sowieso nur der chinesischen Wirtschaft zugute.

Wer sich in Deutschland eines dieser Luxusmobile anschafft, hat ein Problem. Im Winter auf die Autobahn zu gehen ist Masochismus oder Dummheit. Und für Innenstädte sind diese Monster viel zu groß.

Abschließend kann man sagen:

- Für die Langstrecke gibt es nichts Besseres als einen Dieselantrieb.
- Für Innenstädte ist ein kleines, bezahlbares Elektromobil mit wenig Reichweite gut geeignet.
- Mit einem PHEV in der Größenordnung eines Golf ist man für alle Eventualitäten bestens gerüstet.

„Vor der Einfachheit liegt die Perfektion.“

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de