



Distance Learning – besiege die E-Auto-Reichweitenangst

Wer sein Fahrprofil ehrlich analysiert und seine Fahrweise bedenkt, kann mit einem E-Auto eine Menge Geld sparen, der Umwelt Gutes tun und kommt dennoch am Ziel an.

VON GUIDO GLUSCHITSCH

Die „Reichweitenangst“ ist ein Begriff, der in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre entstand und sich bis heute gut hält. Ab 1996 baute General Motors etwas mehr als 1.100 E-Autos, den EV1. Er war mit 26 Blei-Akkus ausgestattet und hatte im Alltagsbetrieb eine Reichweite von rund 100 Kilometern. Das Laden dauerte mindestens drei Stunden mit dem damaligen Schnellladegerät. Der Wagen ist mit der Erfindung der Reichweitenangst direkt verbunden.

2009 brachte Mitsubishi dann den i-Miev. Ein elektrisch angetriebener Kleinwagen mit einer Reichweite von

160 Kilometern. Zumindest laut des damals noch geltenden Fahrzyklus NEFZ. In der Realität war man froh, wenn man mit einer Ladung 100 Kilometer weit kam. Der Wagen konnte zwar in unter 30 Minuten schnellgeladen werden – Schnellladestationen gab es damals aber eigentlich noch gar nicht und an der normalen Schuko-Steckdose nuckelte der unkomfortable Mini-Mitsu gleich mehrere Stunden.

Ein bisschen was von dieser pionierhaften Romantik der E-Autos hat sich bis heute in unseren Köpfen gehalten. Oft geäußerte Gründe gegen das E-Auto sind eh bekannt. Sie schauen nicht aus

Ford Mustang Mach-E

Modell: Ford Mustang Mach-E Extended Range um 55.600 Euro

Technik: Elektromotor, 216 kW, 294 PS, einstufiges Automatikgetriebe, Hinterradantrieb

Abmessungen: 4.713x1.881x1.624 mm, Kofferraumvolumen 322–1.420 Liter

Fahrleistungen: Spitze 180 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 6,2 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 16,5 kWh/100 km,

Reichweite 610 km, Schnellladung (10–80%) 44 min

Design: Der Name Mustang ist irreführend. Zumindest was das Design angeht. Weil der Mach-E ein SUV ist. Wenn wir die Performance anschauen, dann passt der Name aber wieder.

Praxis: Er kann alles, was ein Sportwagen kann. Er kann aber auch alles, was ein SUV kann. Und elektrisch fährt er auch noch. Was will man mehr? Naja, vielleicht nicht bis zum Marktstart im Sommer warten.

Preis: Das Basismodell des E-Mustang gibt es ab 48.900 Euro. Mit Allradantrieb und großer Batterie kostet er 64.200 Euro.



Mazda MX-30

Modell: Modell: Mazda MX-30
GTE+ Modern um 37.690 Euro

Technik: Elektromotor, 145 kW, 107 PS, einstufiges Automatikgetriebe, Frontantrieb

Abmessungen: 4.395x1.848x1.565 mm, Kofferraumvolumen 341-1.171 Liter

Fahrleistungen: Spitze 140 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 9,7 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 19,0 kWh/100 km,

Reichweite 200 km, Schnellladung (80%) 40 min

Design: Mazda baut einfach schöne Autos. Schon seit Jahren. Da ist es klar, dass sie bei ihrem ersten E-Auto nicht mit dieser Tradition brechen.

Praxis: Mit 200 Kilometer Normreichweite und einer Reichweite von 265 Kilometern in der Stadt eignet sich dieser Wagen perfekt für Pendler aus dem Speckgürtel, die auf Komfort und Stil nicht verzichten wollen. Und dann gibt es auch noch nach vorne aufschwingende Türen für die hintere Reihe, wie wir sie im RX-8 schon liebten.

Preis: Um 34.990 Euro startet der GTE, den GTE+ bekommt man ab 35.990 Euro, die Sonderausstattungen Modern und Vintage starten bei 37.690 Euro. Da sind noch keine Förderungen abgezogen.

wie Autos, sie haben zu wenig Reichweite, sie brauchen länger zum Laden als mein Diesel zum Tanken, die Akkus sind ein Umweltdesaster und nach fünf Jahren zum Wegschmeißen. Mit ein paar der Vorurteile wollen wir hier aufräumen.

Lebensdauer der Akkus

Ganz schnell geht das, was das Wegschmeißen von Akkus betrifft. Nein, die werden nicht entsorgt, die werden wiederverwertet. Ja, aber die wenigen Recyclingstationen, die es gibt, stehen fast still, wirft der Skeptiker ein. Stimmt. Das tun sie aus gutem Grund. Weil es einfach zu wenige Akkus zum Wiederverwerten gibt.

Entgegen aller Annahmen halten die Akkus viele Jahre lang, ohne so viel Kapazität zu verlieren, dass man einen Tausch andenken würde. Renault hat auf die Angst, dass Akkus alle paar Jahre getauscht werden müssen, mit Miet-Akkus reagiert. Und sie kassieren Monat für Monat ihr Entgelt für Batterien, die einfach nicht aufgeben wollen. Vor allem wenn man pfleglich damit umgeht, halten die eine gefühlte Ewigkeit. Ein Blick auf den Gebrauchtwagenmarkt reicht. Da gibt es eine ganze Reihe von Zoes, mit der Erstbatterie, 200.000 Kilometer auf der Uhr – und

einem Miettarif für die Akkus. Die Akku-Miete bei Renault läuft gerade aus und ist nur mehr für ein paar Lagerfahrzeuge verfügbar. Neu konfigurierte Zoes gibt es nur mehr mit Kauf-Akkus. Und den Zoe gibt es mit unterschiedlich großen Lithium-Ionen-Akkus für unterschiedliche Reichweiten. Wie es inzwischen überhaupt eine große Auswahl an E-Autos gibt – vom Kleinwagen bis zum fetten SUV – vom Sparmeister bis zum Sportwagen – mit Reichweiten von 200 bis weit über 500 Kilometer. Doch warum sollte man sich ein E-Auto mit nur 200 Kilometer Reichweite antun?

Vom Zweit- zum Erstauto

Die Antwort geben jene Personen, die schon ihre Erfahrungen mit diesen E-Autos und den Reichweiten gemacht haben. Ich kenne persönlich niemanden, der mehrere Monate ein E-Auto fuhr und danach wieder auf einen Verbrenner umgestiegen wäre. Auch nicht wegen der zu geringen Reichweite. Aber ich kenne mehrere Personen, die bereuen, ein Auto mit zu großen Akkus gekauft zu haben.

Der Grund dafür ist ganz einfach. Sie brauchten die hohe Reichweite fast nie und hätten sich eine Menge Geld sparen können, hätten sie zu einem

kleineren Akku gegriffen. Glücklicher sind da jene, die lediglich den Zweitwagen tauschten. In dem Fall tut man sich dann leicht, zu einem E-Auto mit geringerer Reichweite zu greifen – weil für die Langstrecke hat man dann eh noch den Kombi. Vor dem Hintergrund passiert ganz oft eines: Das Zweitauto wird zum Erstauto, der Verbrenner steht sich die meiste Zeit die Reifen platt, wird nur mehr für die Fahrt in den Urlaub genommen – und wenn er irgendwann kein Pickerl mehr bekommt, einfach nicht mehr oder durch ein zweites E-Auto ersetzt wird. Märchen? Hören Sie sich einmal um, bei E-Auto-Fahrern – und nicht nur bei jenen, die auch um viel Geld nie ein ▶

Renault Zoe

Modell: Renault Zoe Intens R135 Z.E.50 um 37.090 Euro

Technik: Elektromotor, 100 kW, 135 PS, einstufiges Automatikgetriebe, Vorderradantrieb

Abmessungen: 4.087x1.787x1.562 mm, Kofferraumvolumen 338-1.225 Liter

Fahrleistungen: Spitze 140 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 9,5 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 17,9 kWh/100 km,

Reichweite 383 km, Schnellladung (80%) 70 min

Design: Ja, Designpreis gewinnt man damit wohl keinen, obwohl die neue Lichterkennung den Wagen schon sehr viel schöner macht.

Praxis: Da liegt die Stärke des Zoe. Er kann alles und ist dabei auch noch denkbar unkompliziert. Na gut, Anhänger ziehen kann er nicht. Aber das ist dann auch schon alles.

Preis: Der Einstieg in den Zoe beginnt mit dem R110 Z.E. 40 Life mit dem 41 kWh-Akku um 30.890 Euro, die Topversion Riviera mit 52 kWh-Akku und dem stärkeren Motor kostet 38.390 Euro.



E-Auto haben wollten, nie mit einem gefahren sind und ihre Meinung allein aus Vorurteilen aufbauen.

Wir denken vor dem Kauf des E-Autos gerne an die Maximalanforderung, die oft gar nicht eintritt. Wir machen das bei konventionellen Autos ja auch. Wir kaufen SUVs mit riesigen Ladevolumen, bis zu sieben Sitzplätzen, fahren damit aber nicht mit unseren Umzugskartons und der halben Verwandtschaft durch den Wald, sondern stehen damit, allein im Fahrzeug, mit den gleichdenkenden im Stau. Da hilft das E-Auto beim Umdenken. Und was die Langstrecke betrifft, da fällt einem bald einmal ein, dass der nächste Bahnhof keine 200 Kilometer weit weg ist, während der Zug ein superkommoderes Fuhrwerk für stundenlange Fahrten ist. Lesen und schlafen statt fluchen und hupen.

200 bis 500 Kilometer

Vor diesem Hintergrund versteht man auch, warum Mazda so frech ist, einen SUV mit nur 200 Kilometer Reichweite anzubieten. Das ist kein Fehler, der ihnen unterlaufen ist, sondern schon vorausschauend auch für jene Kunden gedacht, die bereits E-Auto-Erfahrung und ihre Ängste besiegt haben. Billig ist der Wagen um 38.000 Euro immer noch nicht, auch wenn er nicht bis zum Dach mit Akkus gefüllt ist. Dafür hat man aber ein großes Auto, feinst verarbeitet, luxuriös und vollgestopft mit modernster Technik.

Schon eher verständlich sind die Reichweiten von rund 200 Kilometer bei Honda-e, Mini SE, Twingo und Smart. Da liegt es nahe, sie fast ausschließlich für den Nahverkehr anzudenken. Dabei ist es auch mit ihnen ganz leicht möglich, etwa von Eisenstadt nach Wien zu pendeln. Man muss sich mit 100 Kilometer Reservereichweite auch nicht davor fürchten, dass man die Klimaanlage oder Heizung abdrehen muss, wenn man neben zuvor besagten SUVs stundenlang im Stau hängt.

Natürlich passen solche Reichweiten nicht zu allen Menschen. Flächendeckende Schnellladestation – sogar im Südburgenland stehen solche – und Ladeleistungen von bis zu 100 Kilometer in zehn bis 15 Minuten reißen da auch nicht unbedingt jeden raus. Aber es gibt ja auch E-Autos mit mehr Reichweite.

Die meisten Fahrzeuge, wie die Topseller Renault Zoe, Nissan Leaf, aber auch Peugeot e-208, Audi e-tron und Porsche Taycan, haben Reichweiten zwischen 300 und 400 Kilometer. Dabei sieht man schon, dass vom Sportwagen über den SUV bis zum Kompakt- und Kleinwagen die Auswahl umfassend ist. Nur ein Cabrio und eine Limousine oder ein schönes Coupé fehlen noch. Aber das wird sich mit dem Audi e-tron GT (Marktstart Februar 2021) und dem BMW mit dem i4 (Marktstart im Frühjahr 2022) zumindest zum Teil ändern. Obwohl mit ihrer



Der e-tron GT ist der neueste Elektro-Audi, diesmal eine viertürige Limousine, die ihre Weltpremiere online feiern musste. Es gibt ihn mit bis zu 440 kW Leistung und einer Reichweite bis zu 487 Kilometer



Peugeot e-208

Modell: Peugeot e-208 Allure um 33.500 Euro

Technik: Elektromotor, 100 kW, 136 PS, einstufiges Automatikgetriebe, Frontantrieb

Abmessungen: 4.055x1.745x1.430 mm, Kofferraumvolumen 210–406 Liter

Fahrleistungen: Spitze 150 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 8,1 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 16,3 kWh/100 km,

Reichweite 340 km, Schnellladung (80 %) 30 min

Design: Oh, was für ein schöner und sportlicher Kleinwagen – obwohl, so klein ist der mit über vier Meter Länge gar nicht. Und dann die Lichterkennung dazu. Sehr gelungen.

Praxis: Mit weit über 300 Kilometer Reichweite kann der e-208 mehr als nur sorgenfrei die täglichen Kurzstrecken abdecken. Wer alle zwei Stunden eine Pause an einer Schnellladestation macht, fährt damit sogar ewig weit.

Preis: Den elektrisch angetriebenen 208er bekommt man um 23.450, die teuerste Ausstattung GT Pack startet bei 38.050 Euro.

Reichweite von fast 500 Kilometern und bis zu 600 Kilometern gehören der Audi und der BMW eigentlich in die Klasse der Langstrecken-E-Autos.

Über 400 Kilometer weit kommen jetzt schon Tesla Model 3, VW ID.3, Skoda Enyaq, Jaguar i-Pace und auch der Ford Mustang Mach-E – wie der i-Pace ein SUV-Coupé. Mit Akkus, die rund um die 90, 100 kWh groß sind, kann man mit einer Ladung Distanzen zurücklegen, die für fast jeden als akzeptabel gelten. Noch dazu können diese Autos in rund 30 Minuten wieder zu 80 Prozent geladen werden. Nach 400, 500 Kilometer ist eine Pause schon einmal drinnen, meinen wir.

Die meisten dieser Autos sind allein schon wegen der Akkus sehr teuer. Mit einem Preis von 55.600 Euro für einen Sport-SUV mit mehr als 600 Kilometer Reichweite ist der Mustang Mach-E schon fast ein Schnäppchen.

Alltag entscheidet

Jetzt können Sie sich auch vorstellen, was Sie sich denken, wenn Sie nach ein paar Monaten in dem Auto draufkommen, dass Sie ihn nicht täglich laden und der Akku kaum einmal weniger als halbvoll ist – und das, obwohl Sie schon lange nicht mehr bei jedem Einkauf im Supermarkt ihren Wagen an der Schnellladestation, die dort oft stehen, anhängen.

Was man braucht, wenn man ein E-Auto fährt, ist eine Möglichkeit, das Fahrzeug daheim anzustecken. An-

dernfalls muss man wirklich sehr leidensfähig sein. Aber man wird auch erkennen, dass man nicht unbedingt eine fette Wallbox braucht. Über Nacht steht der Wagen stundenlang daheim und kann auch mit geringer Last und akkuschonend geladen werden.

Esgibt also ein riesiges Sparpotenzial beim E-Auto-Kauf (und dabei haben wir noch nicht einmal die drastische NoVA-Verschärfung für Benziner und Dieselgefährte ab 1.7. erwähnt; reine E-Fahrzeuge sind ja von der NoVA und der motorbezogenen Versicherungssteuer ausgenommen), wenn man sich das Auto nicht nach dem schlimmsten je eintretenden Fall kauft, sondern eher die tägliche Anwendung im Fokus hat. Wer ängstlich ist, kann sich ja seinen Verbrenner auf Wechselkennzeichen behalten – so man Platz hat, ihn abzustellen. Sie werden erstaunt sein, wie selten Sie dann die Taferln vom E-Auto auf den Verbrenner stecken.

Was Sie rund um die eigene Ladestation wissen sollten, erklären wir Ihnen im Mai hier im GEWINN. Aber nehmen Sie sich dennoch eine Kundenkarte eines Anbieters von Schnellladestationen – für die Langstrecke –, am besten mit Roaming, so dass Sie jede Ladesäule anfahren können und nicht eine Säule Ihres Betreibers suchen müssen. Einige Autohersteller haben das Problem bereits erkannt und bieten so eine Karte bereits beim Kauf eines E-Autos an.



Bis der BMW i4 auf den Markt kommt, müssen wir uns leider noch rund ein Jahr gedulden, wie es derzeit aussieht. Er hat eine Reichweite von bis zu 600 Kilometern und natürlich liegt der Fokus auf der Fahrdynamik