ACHTUNG, ANSTECKEND!

NOCH SIND ELEKTRO-AUTOS NICHT FÜR JEDEN GEEIGNET. DOCH WER EINMAL DAMIT FÄHRT, WIRD PROMPT INFIZIERT

LETZTE MELDUNG

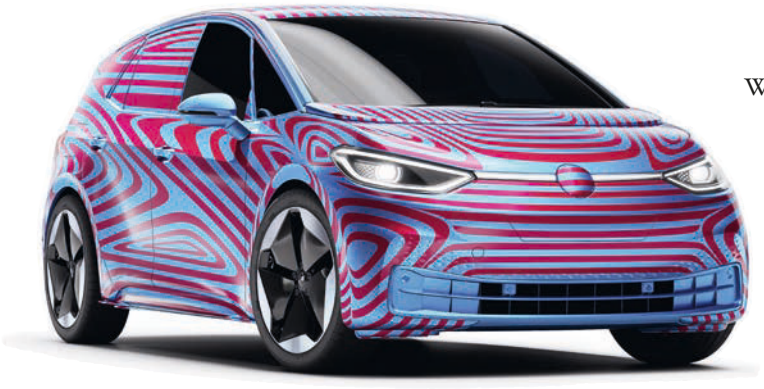
Die elf Energieanbieter des BEÖ und Smatrics wollen ihre Ladestationen zu Österreichs größtem Ladenetz verbinden. Damit sollen künftig 3.500 öffentlich zugängliche Ladepunkte bundesweit zur Verfügung stehen.

Völlig emissionsfrei fahren. Das tut der Umwelt gut und macht auch noch Spaß. Das bestätigt praktisch jeder, der die geile Leistungs-Charakteristik eines Elektro-Autos schon mal auskosten konnte. Aber war's das bereits? Natürlich nicht! Themen wie Reichweite, Lade-Infrastruktur, Kostenwahrheit oder auch die reale Umweltbelastung von der Herstellung bis zur Verschrottung haften am E-Auto wie ein Superkleber. Doch mit der Zeit löst er sich auf. Schließlich bleibt die Entwicklung nicht stehen. Die Faktenlage spricht zunehmend für die E-Mobilität. GO! hat sie zusammengefasst.

Wie umweltfreundlich sind vollelektrische Fahrzeuge tatsächlich? Seit Kurzem weiß man's genau: E-Autos weisen gegenüber vergleichbaren Modellen mit Verbrennungsmotor die beste CO_2-Bilanz auf! Den Nachweis dafür erbringt ein zertifiziertes „Life-Cycle-Assessment". Dabei handelt es sich um ein international normiertes Verfahren, mit dem die Ökobilanz von Fahrzeugen exakt ermittelt wird – von der Produktion bis zum Recycling. Zum aktuellen Vergleichstest trat der VW Golf mit fünf verschiedenen Antrieben an. Gemessen wurde deren CO_2-Ausstoß bei der Produktion des jeweiligen Modells und jeweiligen Kraftstoffs sowie während des Fahrzeugbetriebs, der sich über immerhin 200.000 km erstreckte.

Ergebnis: Mit insgesamt 172 g/km schnitt der Benziner am schlechtesten ab, gefolgt von der Erdgas(!)-Version mit 150 g/km, vom Diesel mit 140 g/km und knapp dahinter vom Plug-in-Hybriden mit 139 g/km. Als klarer Sieger ging der e-Golf mit 119 g CO_2 pro Kilometer hervor. Für Puristen aber trotzdem zu viel. Die Achillesferse eines E-Modells ist nämlich die Produktion. Verantwortlich dafür sind die Batteriefertigung und die aufwändige Gewinnung der Rohstoffe. Dabei fällt fast die Hälfte aller CO_2-Emissionen an. ►

Doch beim Nachfolger des e-Golf, dem komplett neu entwickelten ID.3, sieht das schon völlig anders aus: Volkswagen verspricht, sein erstes „echtes“ Elektro-Auto den Kunden CO_2-neutral zu übergeben! Dies will man unter anderem durch die konsequente Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen bewerkstelligen. Nicht vermeidbare Emissionen im Produktionsprozess sollen in zertifizierten Klimaprojekten ausgeglichen werden.



Für den hier noch getarnten VW ID.3, dem e-Golf-Nachfolger, gingen innerhalb kürzester Zeit international 10.000 Reservierungen ein! Mehr Infos zum Newcomer gibt's unter *volkswagen.at/id*.

NICHT NUR SAUBER, SONDERN REIN!

Übrigens: Seit 8. Mai kann man den VW ID.3 über die Website des heimischen Importeurs bereits bestellen (*GO!* berichtete exklusiv). Oder besser gesagt: konnte. Das Österreich-Kontingent der limitierten Sonderedition war nämlich innerhalb weniger Stunden ausverkauft! Wobei jeder Interessent eine Reservierungskaution von tausend Euro hinterlegen musste. Da fragt man sich ernsthaft: Wie das? Ist unter unseren Landsleuten plötzlich der große Run auf E-Autos ausgebrochen? Oder vertraut man darauf, dass VW auch im Elektro-Segment der große Wurf gelungen ist? Denn noch ist der ID.3 ein relativ unbeschriebenes Blatt. Was man weiß: Es wird drei Akku-Varianten geben, die nach dem praxisnahen WLTP-Zyklus sehr wettbewerbsfähige Reichweiten von 330 bis 550 km ermöglichen sollen. Und auch das Raumangebot des 4,25 m langen Stromers soll dank extrem kurzer Überhänge und umso größeren Radstands ausgezeichnet sein.

Die ersten ID.3-Exemplare werden Mitte 2020 ausgeliefert. Ab diesem Jahr starten einige Autoproduzenten in Sachen Elektro-Offensive dann richtig durch. Denn ab 2020 gelten verschärfte EU-Vorgaben, wonach pro erzeugtem Pkw nur noch ein durchschnittlicher CO_2-Ausstoß von 95 g/km erlaubt ist. Klar, dass E-Autos diesem Ziel beim sogenannten Flottenverbrauch absolut zuträglich sind.

Wenngleich die Rendite in dieser Auto-Zunft für manche Hersteller noch auf sich warten lässt. So investiert Volkswagen weltweit derzeit am meisten in die E-Mobilität, die für die Wolfsburger daher erst in ein paar Jahren Profit abwerfen dürfte.

Aber wie sieht's mit den Kosten für die Autokäufer aus? Was beim E-Auto zunächst gut klingt, sind dessen deutlich geringere Wartungskosten: Gegenüber konventionell angetriebenen Fahrzeugen benötigt es weder einen Öl- noch Filterwechsel und man hat keine Verschleißteile wie Zahnriemen oder Steuerkette sowie Kupplung und Auspuff an Bord. Dank Rekuperation (sprich Energie-Rückgewinnung bei gleichzeitiger Verzögerung des Fahrzeugs, sobald man vom „Gas“ geht) werden außerdem die Bremsen weniger beansprucht und somit seltener getauscht. Über all das klagen Autowerkstätten schon heute, doch das nur am Rande. Großteils erfreulich zeigt sich auch der Wiederverkaufs- bzw. Restwert von E-Autos. Doch Experten erwarten bald sinkende Preise. Warum? Weil sich ein ▸

Demnächst verfügbar: Der Peugeot-Feschak e-208 steckt schon in der „Elektro-Pipeline“. Die Franzosen versprechen 340 km Reichweite nach WLTP.

Cooler Mitbewerber: Die Maximalleistung von 300 kW (408 PS) seiner zwei E-Motoren hat der Mercedes EQC 400 4Matic mit dem Audi e-tron 55 quattro gemeinsam.

Der e-208 wird bald vom Konzernbruder Opel e-Corsa begleitet, dessen Basis ideale Voraussetzungen für passable Reichweiten mitbringt: viel Gewichtsersparnis gegenüber dem Vormodell.

Trend zu günstigeren E-Neuwagen abzeichnet, der sich ebenso auf die Preise von gebrauchten E-Autos auswirken wird. Auch deshalb, weil sich mit den Jahren langsam die Akku-Kapazität und damit die Reichweite reduziert – die dagegen mit jedem Modellwechsel wiederum wächst. Mittlerweile selbst bei erschwinglichen E-Modellen bis auf reale 400 oder gar 500 km (siehe VW ID.3), was den Kaufanreiz entsprechend erhöht. Aber vorläufig sind die Anschaffungspreise trotz NoVA-Befreiung noch vergleichsweise hoch.

Der Hyundai Kona Elektro hat sich im *ams*-Test etwas „geleistet“: Er erzielte eine für seine Klasse äußerst respektable Reichweite von 536 Kilometern.

E-AUTOS SIND „ÜBERRASCHEND GÜNSTIG“

Trotzdem: In Deutschland hat der ADAC Ende des Vorjahres auf den Cent genau errechnet, dass manche Elektro-Autos im Endeffekt „überraschend günstig“ seien. Lässt man die hierzulande etwas anderen Kaufpreise und Förderungen mal außer Acht, so überzeugte vor allem der Hyundai Ioniq Elektro, der im Kostenvergleich pro Kilometer besser abschnitt als der Hyundai i30 Kombi mit adäquaten Benzin- und Dieselmotoren. Der VW e-Golf schaffte es immerhin, sein Benziner-Pendant Golf 1,5 TSI in der Abrechnung knapp zu unterbieten und musste sich nur dem Golf 1,6 TDI geschlagen geben.

Eine Kostenannäherung, die in absehbarer Zeit vielleicht dazu führt, dass private Käufer ihre Skepsis gegenüber E-Autos endlich überdenken. Deren markanter Anstieg bei den vorjährigen Neuzulassungen in Österreich entfiel nämlich zur Gänze auf Unternehmen und juristische Personen. Welche auch dafür gesorgt haben dürften, dass im März 2019 so viele E-Neuwagen wie noch nie zugelassen wurden: genau 1.489 Stück. Gegenüber dem März des Vorjahres eine Steigerung von 78 Prozent. Was freilich auch dem Umstand zuzuschreiben ist, dass E-Autos im Land am Strome oft geleast statt gekauft werden. Jedenfalls deutlich öfter als Autos mit Verbrennungsmotoren.

Freilich kann Otto Normalverbraucher ebenfalls profitieren: Neben dem Entfall der NoVA und der motorbezogenen Versicherungssteuer wird der Erwerb eines neuen E-Autos zusätzlich durch eine Ankaufsförderung von aktuell 3.000 Euro netto schmackhaft gemacht. Außerdem gibt’s 200 Euro für jene, die sich eine Heim-Ladestation (Wallbox) zulegen, und 600 Euro, wenn im Mehrparteienhaus eine Ladestation installiert wird. In den Genuss eines Vorsteuerabzugs kann man als Privatkäufer zwar nicht kommen, doch wer als Dienstnehmer über einen E-Firmenwagen verfügt, muss für dessen private Nutzung keinen so genannten Sachbezug versteuern.

Privilegien für E-Auto-Fahrer mit grünem Nummerntaferl wie die Öffnung städtischer Busspuren und erlaubte 130 km/h auf Autobahn-Strecken mit einem „Luft-100er“ wollte die alte Bundesregierung durch- und umsetzen. Gratisparkplätze für abgasfreie Fahrzeuge gibt es hingegen schon jetzt in vielen Gemeinden. Nebenbei bemerkt: Klarerweise gelten all die Zuwendungen und Vorzüge für E-Mobile ebenso für die ▸

raren Modelle mit blitzsauberer Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technik.

SO PASST'S: „ELEKTRO-LIKE" FAHREN

Reichweite versus Ladestation. Was einst zum Abenteuer geriet, hat seinen Schrecken mittlerweile so gut wie verloren, zumal die Stromanbieter ständig aufrüsten. Dennoch sollte man mit einem E-Auto lieber artgerecht fahren, also nicht unbedingt eine Fernreise starten. Stromer sind ideal für den Alltagseinsatz von Herrn und Frau Österreicher, die in der Regel deutlich weniger als 50 km täglich mit dem Pkw unterwegs sind. Wobei sich das Fahrvergnügen nicht allein darin erschöpft, diese Kurzstrecken emissionsfrei abzuspulen. Denn das Drehmoment eines Elektro-Autos baut sich nicht erst auf, es ist einfach da! Den Spaß, manchen Sportwagen mit Verbrennungsmotor beim Ampelstart auf den ersten Metern abzuhängen, kann man sich daher durchaus mal gönnen.

AKUSTISCHES WARN-SIGNAL

Lautlose E-Mobile bergen Gefahren. Auf jeden Fall für blinde und sehschwache Passanten. Und natürlich für solche, die selbst beim Überqueren von Straßen permanent aufs Smartphone starren. Daher tritt ab 1. Juli 2019 endlich in Kraft, was die EU schon vor Jahren geplant hatte: dass Elektro-Autos bis 20 km/h ein künstliches Geräusch absondern müssen. Seltsam an dieser Verordnung: Offenbar gilt sie nur für neu genehmigte E-Modelle. Wird man von einem älteren „unbemerkt" angefahren, hat man wohl Pech gehabt ...

Originelle E-Kreationen für den urbanen Einsatz mit Reichweiten von angeblich 184 bzw. 215 km: der sportlich wirkende e.GO Life sowie der Microlino, eine moderne Replica der legendären BMW Isetta. Anders als diese hat der Microlino auch eine Heckklappe. Wann die E-Zwerge nach Österreich kommen, ist noch unklar. Auch wegen eines um Microlino entbrannten Rechtsstreits.

Wenn schon, dann eignen sich für Langstrecken derzeit am ehesten teure, aber auch ziemlich schwergewichtige E-Fahrzeuge, die über eine wirklich üppige Akku-Kapazität verfügen. Es gibt aber auch im mittelpreisigen Segment (was bei E-Autos unter 50.000 Euro bedeutet) lobenswerte Ausnahmen. Etwa den 150 kW/204 PS starken Hyundai Kona Elektro, mit dem Tester der Fachzeitschrift *auto motor und sport* 536 km nonstop zurücklegen konnten – mehr, als die offizielle WLTP-Reichweite versprach. Ebenfalls beachtlich: Auf die Hochvolt-Batterie des Koreaners (dieser ist weitgehend baugleich mit seinem Konzernbruder Kia e-Niro) gibt Hyundai acht Jahre oder 200.000 km Garantie. Üblich sind so um die 160.000 km.

Äußerst hilfreich bei der Suche nach der idealen und nicht bloß nächstgelegenen Ladestation ist die kostenlose App *PlugShare Elektromobilität*. Über diese erfährt man, welche Ladesäule mit welchem E-Auto wirklich kompatibel ist und welche Strom-Tankstellen als zuverlässig gelten. Und das sogar weltweit. Überlaufene oder störanfällige Ladestationen, nicht funktionierende Ladekarten oder gar – adressiert an die Autobauer – kontaktlose Ladekabel sind Troubles, die zwar leider noch gelegentlich, aber immer seltener vorkommen.

Bis zu 440 kW/600 PS stark ist der E-Porsche Taycan (hier als seriennahe Studie). Mit ABB – stolzer Namensgeber der Formel E-Meisterschaft – entwickelt die Sportwagen-Schmiede eine hypermoderne Hochleistungs-Ladestation für Japan, wo der Taycan 2020 debütiert und für Europa quasi Erfahrungen sammelt.

Wer sich außerdem kundig machen will, wie die Modalitäten beim Bezahlen an den heimischen Ladestationen sind, bekommt dies z.B. von der Website *e-move.at* gut vermittelt. Doch in der freien Wildbahn kommt der Kostenvorteil von E-Autos ohnehin kaum zum Tragen. Die meisten Stromanbieter berechnen einen Aufschlag, wodurch der Lebenssaft fürs E-Gefährt nicht wesentlich günstiger kommt als Benzin oder Diesel. Zumal an öffentlichen Ladestationen in der Regel nicht nach Kilowattstunden, sondern nach Ansteckzeit verrechnet wird. Zwar verbessert sich die Tarifgestaltung und -transparenz dank der Initiativen der Autohersteller zusehends (siehe dazu den „Audi-Kasten" auf Seite 18). Aber in der eigenen Garage kommt die E-Mobil-Speisung gegenüber dem Benzin- oder Dieseldurst eines vergleichbaren Fahrzeugs klarerweise viel günstiger.

AN DIE LADE- ODER AN DIE ZAPFSÄULE?

Soll das nächste Auto wieder ein Verbrenner sein – oder erstmals doch ein Elektrischer? Mitte Mai war der Aufwärtstrend bei den Spritpreisen noch ungebrochen. Womit der Diesel seit dem Jahreswechsel um rund 6%, Super sogar um rund 11% teurer wurde, wie der ÖAMTC recherchierte. Wobei die Differenz zwischen den günstigsten und teuersten Tankstellen sowohl für Diesel als auch Benzin mehr als 40 Cent je Liter beträgt! Allein dieser Unterschied macht bei frisch gezapften 50 Litern Sprit satte 20 Euro aus.

FOTO: MENNEKES

ES GIBT NOCH ZU VIELE MYTHEN

Genau deshalb ist die weit verbreitete Annahme, wonach E-Autos am besten in der Stadt „aufgehoben" seien, bloß ein Mythos. Natürlich: Gerade in Ballungsgebieten sind lokal emissionsfrei betriebene Fahrzeuge ein Labsal für Leib und Lunge. Doch Experten betonen immer wieder, dass Pendler, die täglich um die 50 bis 200 km absolvieren, aus heutiger Sicht die optimale E-Zielgruppe seien. Schließlich verfügen deren Häuschen im Grünen meist über Garagen oder Carports mit eigenem Stromanschluss. Und dort macht sie sich für E-Mobilisten eben am deutlichsten bemerkbar – die Freude am Sparen.

Zu den Elektro-Sparmeistern zählen übrigens – das hat wiederum der ADAC im Rahmen seines jüngsten Ecotests ermittelt – der Hyundai Ioniq und VWs e-Golf. Richtig: Diese beiden Modelle schoben sich hier schon mal ins Rampenlicht. Als Stromfresser (auch aufgrund von Ladeverlusten) hat sich dagegen der Tesla Model X 100D mit 310 kW/422 PS erwiesen. Leistung fordert bei den Betriebskosten eben ihren Tribut. Das ist bei E-Autos nicht anders als bei Verbrennern. Gewonnen hat den Ecotest allerdings nicht der Ioniq Elektro, sondern der e-Golf – knapp vorm kleinen VW-Bruder e-up!, dem BMW i3 und dem smart EQ fortwo. Zumal es dabei um mehr ging als den puren Stromverbrauch. Nämlich um den CO_2-Ausstoß und die gesetzlich limitierten Schadstoffe Kohlenmonoxid (CO), Stickoxid (NO_X) und Kohlenwasserstoff (HC) sowie um Partikelmasse und -anzahl.

Apropos Stickoxid: Der Objektivität wegen müssen wir zwischendurch das Diesel-Image zurechtrücken. Auch ▸

Das Nobel-SUV ist bloß Audis e-tron-Vorhut. Danach sollen ein SUV-Coupé (e-tron Sportback), ein Q4 e-tron, ein Q3 e-tron und vielleicht auch ein Q2 e-tron folgen.

E-Pionier Tesla (im Bild Model 3) übt sich gern in Ankündigungen: 2020 will man mit einem 200.000 Euro teuren Roadster, der nonstop 1.000 km schaffen soll, den Reichweiten-Vogel abschießen.

Der Prototyp des urbanen Honda e hat europaweit schon mehr als 22.000 Interessenten zur Registrierung veranlasst. Mehr auf *honda.at/cars/new/coming-soon/honda-e/overview.html*.

Ford plant für 2021 einen Transit mit rein batterie-elektrischem Antrieb. Schon 2020 kommt dagegen ein E-Hochleistungs-SUV im Mustang-Stil mit 600 km Reichweite.

deshalb, damit Handelsvertreter und andere Berufsgruppen, die auf größere Reichweiten angewiesen sind, nicht womöglich mit einem schlechten Umweltgewissen umherfahren. Dem Diesel wird ja nach wie vor nachgesagt, dass er die Atemluft besonders stark mit gefährlichen Stickoxiden belaste. Mittlerweile ebenfalls ein Mythos, jedenfalls bei modernen Selbstzündern. Tatsache ist – auch das belegt der ADAC-Ecotest –, dass bei den saubersten Dieselmodellen der NO_X-Ausstoß kaum bzw. gar nicht mehr nachgewiesen werden kann! Herausragend ist diesbezüglich der Mercedes C 220d, bei dem 0 mg NO_X/km gemessen wurden (das gilt anderen Tests zufolge auch für die gleich motorisierte E-Klasse). Ebenfalls vorbildlich: der Opel Astra 1.6D und der BMW 520d Touring, die sich mit 1 mg/km im Minimalbereich bewegen.

WAS KOSTET EINE LADESTATION?

Zurück zur E-Mobil-Aufladung daheim. Die Anschaffungskosten für eine eigene Ladestation, die nicht viel Platz benötigt, betragen je nach Ausstattung rund 600 bis 2.000 Euro. Wobei man auch in eine Wallbox investieren sollte, die um die tausend Euro kostet – abzüglich der bereits genannten Förderung von 200 Euro (bzw. 600 in einem Mehrfamilien-Wohnhaus). Von den örtlichen Gegebenheiten hängen die abschließenden Kosten für die Installation ab, wofür man mit ungefähr 500 bis 2.000 Euro rechnen muss. Die untere Grenze gilt eher für Einfamilienhäuser, weil dort die Zugänge einfacher und oft Starkstrom-Anschlüsse vorhanden seien,

Europas E-Pionier Renault und der ÖAMTC starteten eine Kooperation: Die acht Fahrtechnikzentren des Clubs verfügen nun für ein Jahr über 22 Exemplare des beliebten Zoe.
(FOTO: CHRISTIAN HOUDEK)

Der Nissan Leaf war im vorigen Jahr Europas meistverkauftes E-Auto. Im Topmodell e+ leistet der E-Motor imposante 160 kW (217 PS). Reichweite nach WLTP: 385 km.

Die Sicherheit von E-Autos ist über alle Zweifel erhaben. Jedes der von Euro NCAP zuletzt gecrashten Modelle (wie hier der Jaguar I-Pace) erzielte den Bestwert von fünf Sternen.
(FOTO: ÖAMTC)

weiß Rudolf Skarics. Der langjährige Motorjournalist betreibt die zuvor erwähnte Website *e-move.at*. Auf dieser findet sich auch ein lesenswerter Beitrag über Moon-Wallboxen (*moon-power.com*), einer Marke von Allmobil. Die Tochterfirma der Porsche Holding Salzburg, Österreichs größtem Auto-Importeur, hat sich dabei auf effizientes Stromladen und die Montage von Ladestationen spezialisiert. Rund ums Thema E-Auto gibt die VW-Gruppe also tatsächlich Gas. Okay: genau genommen Strom.

Viel könnte man noch über technische Unterstützungen schreiben, die das E-Mobil zugunsten mehr Reichweite erfahren hat. Vom „schlichten" Range Extender in Form kleiner Verbrennungsmotoren bis zur Wärmepumpe, um das Thermo-Management eines beheizten E-Autos zu verbessern, damit die Akkus nicht so schnell ausgezuzelt werden. Mit der Vermeidung unnötiger Wärmeverluste beschäftigt sich derzeit Ford intensiv. Bei der Entwicklung eines zehnsitzigen Konzeptfahrzeugs auf Basis eines Transits hat man einige Innovationen ausgetüftelt, die in Summe für enorme Energie-Einsparungen sorgen. Und von denen dürfte letztlich nicht nur die Elektromobilität profitieren.

Die besten E-Autos, die man käuflich erwerben kann, finden sich freilich bei den Neuwagen-Händlern. Wer Lieferzeiten umgehen will, sollte sich die Lagerbestände ansehen.

Muss es hingegen ein Wunsch-Stromer sein, empfiehlt es sich, die vereinbarte Lieferfrist nach Möglichkeit schriftlich zusichern zu lassen. Damit man bei allfälligen Verzögerungen wenigstens zu den bevorrangten Kunden gehört. Denn nicht allein Marktdebütanten im E-Segment lassen mitunter lang auf sich warten. Gut möglich, dass die vorhandenen Kontingente an anderen Orten der Welt etwas schneller zur Verteilung gelangen. Dort, wo E-Mobile begehrter sind als bei uns.

Außenseiter Toyota Mirai mit etwas gewöhnungsbedürftiger Optik. Darunter brilliert er aber durch seine wegweisende Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie.

DIE QUAL DER WAHL: AKTUELLE E-PKW

Bei den nachstehenden Brutto-Listenpreisen handelt es sich um keine Leasing-, sondern Kaufangebote exklusive Förderungen. Allfällige Aktionen unberücksichtigt. Alle Angaben ohne Gewähr und Anspruch auf Vollständigkeit. Stand: Mitte Mai 2019.

Audi: e-tron 55 quattro ab € 82.000,-.
BMW: i3 ab € 40.300,-; i8 ab € 146.200,-.
Citroën: Z-Cero ab € 21.990,-.
DS: Crossback E-Tense ab € 29.580,-.
e.GO Life: in D. ab € 15.900,-.
Verfügbarkeit in Ö. noch nicht bekannt.
Hyundai: Inoniq Elektro ab € 35.490,-;
Kona Elektro ab € 47.790,-;
Nexo (Wasserstoff!) ab € 78.000,-.
Kia: e-Soul ab € 34.990,-;
e-Niro ab € 37.990,-.
Jaguar: I-Pace ab € 79.710,-.
Mercedes: EQC 400 4Matic ab € 75.500,-.
Microlino: in D. ab ca. € 12.000,-.
Verfügbarkeit in Ö. noch nicht bekannt.
Nissan: Leaf ab € 36.800,-;
E-NV200 Evalia ab € 44.200,-.
Peugeot: iOn ab € 21.990,-; e-208 (Preis zu Redaktionsschluss noch nicht bekannt).
Renault: Twizy ab € 7.180,- und Zoe ab € 25.290,-, jeweils exkl. Batteriemiete.
smart: EQ fortwo ab € 23.070,- und Cabrio ab € 26.380;
EQ forfour ab € 23.750,-.
Tesla: Model S ab € 86.425,-;
Model X ab € 84.460,-.
Toyota: Mirai (Wasserstoff!) ab € 79.800,-.
Volkswagen: e-up! ab € 27.590,-;
e-Golf ab € 39.990,- (Nachfolger ID.3)

Seats Pendant zum VW ID.3, die Studie el-born. Die Serienversion dürfte ebenfalls 2020 debütieren, allerdings mit nur einem Akku-Paket, das für 420 km gut sein soll. Übrigens: Auch Škoda kommt vollelektrisch bald in die Hufe. Der Citigo-e iV macht den Anfang ...

BEISPIEL AUDI: SORGENFREI LADEN STATT „RICHTIG GELADEN“ ZU SEIN

*Neben Ladeleistung und Batteriekapazität ist die Verfügbarkeit von Ladesäulen ein Schlüsselfaktor für grenzenlose und sorgenfreie E-Mobilität. Ebenso wie andere Hersteller ist Audi bestrebt, die bestehende Infrastruktur bestmöglich zu nutzen. Funktionieren soll dies durch den eigenen Ladedienst „e-tron Charging Service“, der derzeit rund 100.000 Ladepunkte in 17 EU-Ländern per Karte oder Smartphone zugänglich macht. Dabei sollen landesspezifisch vereinheitlichte Tarife einfaches Reisen ohne lästige Preisvergleiche ermöglichen. Auf längeren Fahrten laden Audi-Kunden zu besonderen Konditionen an den HPC-Säulen * des Ionity-Netzwerkes **, das 2020 bereits 400 Stationen umfassen soll. Weitere HPC-Ladepunkte namhafter Stromanbieter komplettieren das Angebot entlang von Langstrecken und schaffen so zusätzliche Flexibilität.*

Natürlich hält Audi auch einen Superlativ parat: Für den Luxus-Allradler e-tron, dessen beide E-Maschinen insgesamt bis zu 300 kW (408 PS) zur Verfügung stellen, beanspruchen die Ingolstädter die Benchmark in Sachen Ladeleistung für sich. Demnach ist der e-tron der erste Serien-Stromer, der an einer Schnell-Ladesäule mit bis zu 150 kW aufgetankt werden kann. Bei idealen Bedingungen lädt der Audi im Bereich von fünf bis 70% Ladezustand an der Schwelle der Maximalleistung, ehe das intelligente Akku-Management die Ströme absenkt, um die Lithium-Ionen-Zellen zugunsten deren Lebensdauer zu schonen. Das sei, wird betont, ein großer Unterschied zu anderen Konzepten, die ihre volle Leistung meist nur für kurze Zeit erreichen und bereits vor der 70%-Schwelle deutlich herunterregeln würden. Dagegen lade der e-tron bei 80% noch mit mehr als 100 kW.

Der Nutzwert: Für rund 100 km Reichweite steht der Audi-Fahrer im Idealfall weniger als zehn Minuten an der Ladesäule. Die 80%-Marke erreicht der e-tron nach knapp 30 Minuten. Obwohl es aus technischen Gründen deutlich mehr Zeit in Anspruch nehme, die verbleibenden 20% einer Lithium-Ionen-Batterie zu füllen, daure das Vollladen des e-tron an einer HPC-Säule weniger als 50 Minuten, versichert Audi. Was im Wettbewerbsumfeld herausragend sei.

* *HPC: High Power Charging*
** *Die Ionity GmbH ist ein Joint Venture von BMW, Daimler (Mercedes), Ford und Volkswagen mit den Marken Audi und Porsche.*