

Teure Tage der Offenbarung*

geschrieben von Klaus-eckart Puls | 11. Januar 2022

Wolfgang Kaufmann (Red. PAZ)*

Warum nicht nur ein Finne entsetzt ist über die mittel- und langfristigen Kosten eines Elektroautos

=====

Der Tesla Model S gehört zu den meistverkauften Elektroautos der Welt und erhielt mehrere Auszeichnungen. Das veranlasste auch den Finnen Tuomas Katainen zum Erwerb eines solchen Fahrzeuges – und die ersten 1500 Kilometer war er höchst zufrieden mit der gebrauchten Oberklasse-Limousine. Dann häuften sich die Pannen und schließlich musste der Abschleppwagen kommen. In der Werkstatt wurde Katainen eröffnet, der Tesla benötige eine neue Batterie-Einheit für sage und schreibe 20.000 Euro.

Daraufhin sprengte der verärgerte Besitzer das angebliche technische Wunderwerk vor laufender Kamera in die Luft und stellte die Aufzeichnung der Aktion ins Internet. Dort gab es zahlreiche **Kommentare** wie „*Gut gemacht!*“ und „*Phantastische Arbeit!*“ sowie mehrere zehntausend Likes. Viele davon dürften von anderen nicht mehr so stolzen Eignern von E-Autos stammen, denen die Reparaturkosten ebenfalls über den Kopf wachsen.

Hohe Reparaturkosten

Diese liegen laut Recherchen des Allianz Zentrums für Technik (AZT) zwischen zehn und 30 Prozent höher als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, wobei der Akkuwechsel regelmäßig auf einen „wirtschaftlichen Totalschaden“ hinausläuft. Aber auch banalere Reparaturen wie der Austausch des Hochvolt-Kabels nach einigen Marderbissen können schnell mit bis zu 7000 Euro zu Buche schlagen. Schuld an den exorbitanten Kosten sind meist restriktive Vorgaben der Hersteller. So verlangt Mercedes, dass nach jeder Airbag-Auslösung die Batterie erneuert wird. Außerdem dürfen nur speziell geschulte Mechaniker in ausgewählten Werkstätten an den E-Autos schrauben, was die Preise gleichermaßen nach oben treibt.

Laut einer Auswertung des US-Marktanalysten We Predict fallen die durchschnittlichen Wartungs- und Servicekosten bereits in den ersten drei Monaten nach der Erstzulassung doppelt so hoch aus wie bei Verbrennern. Ebenso kommt die Versicherung eines Elektroautos den Besitzer im Vergleich um rund zehn Prozent teurer. Das resultiert nicht zuletzt aus der größeren Unfallgefahr infolge der fehlenden

Geräusentwicklung bei langsamer Fahrt sowie der ungewohnt starken Beschleunigung aufgrund des vollen Drehmoments aus dem Stand.

Aber damit nicht genug der Ärgernisse. Heikel kann des Weiteren auch das Aufladen der Fahrzeugbatterie werden. So gibt es noch kein ausreichend dichtes Netz an Elektro-Tankstellen. Viele Nutzer beklagen das Wirrwarr an Angeboten seitens ganz unterschiedlicher Anbieter. Ebenso kritisiert werden die Ladezeiten von bis zu vier Stunden Länge und ein hochgradig intransparentes Preissystem in Verbindung mit komplizierten Bezahlmodellen. Mit Kundenfreundlichkeit hat dies alles nur sehr wenig zu tun, wie der Präsident des Bundesverbands eMobilität, Kurt Sigl, unlängst ernüchtert feststellte.

Außerdem muss der Ladestrom auch erst einmal produziert werden – und hier droht gleich das nächste Ungemach. Angesichts der zunehmenden Überlastung der Netze infolge der missglückten Energiewende plante bereits die alte Bundesregierung sogenannte Spitzenglättungen, was ein Euphemismus für Stromsperrungen ist. Sollten die Ampelkoalitionäre in die Fußstapfen ihrer Vorgänger treten wollen, dann könnten private Ladestationen künftig zu bestimmten Zeiten per Fernzugriff abgeschaltet werden.

Geringe Reichweite

Zu Einschränkungen beim Aufladen der Akkus kommt es indes schon heute durch die ständigen Software-Aktualisierungen, denn diese führen nicht selten zur Reduzierung der Batterie-Kapazität und damit der Reichweite. Das läuft auf eine drastische Senkung des Gebrauchswertes des Fahrzeuges hinaus.

Die mangelnde Reichweite stellt die wohl größte Herausforderung für die Nutzer von Elektrofahrzeugen dar. In vielen Fällen können diese sich nicht auf die Angaben der Hersteller verlassen. So blieben die Kunden des Autovermieters Sixt, dem man eine Mindestreichweite von 140 Kilometern für die neu angeschafften Elektro-Kleinwagen der Marke Fiat zugesichert hatte, teilweise schon nach weniger als 70 Kilometern liegen.

Angesichts dessen lautete die Einschätzung des damaligen Vorstandsvorsitzenden Erich Sixt nach der mehrmonatigen Testphase schließlich auch: „Eine absolute Katastrophe ... Das können wir nicht kommerziell betreiben.“

Dennoch aber meinte der Unternehmer abschließend zum Thema Elektromobilität :

„Wir machen mit, so wie alle Autohersteller.“

Insofern ist es möglich, dass Kattinen bald den einen oder anderen Nachahmer finden wird.

=====

)* Anmerkung der EIKE-Redaktion :

Dieser Aufsatz ist zuerst erschienen in der **Preußischen Allgemeinen Zeitung**; 7. Januar 2022, S.2; EIKE dankt der PAZ-Redaktion sowie dem Autor **Wolfgang Kaufmann** für die Gestattung der ungekürzten Übernahme, wie schon bei früheren Artikeln : **<https://www.preussische-allgemeine.de/>** ; *Hervorhebungen im Text*: EIKE-Redaktion.

=====