

Unterwegs mit einem Batterieauto

geschrieben von Andreas Demmig | 25. August 2023

Eine Familie in macht mit dem neuen Batterieauto eine Urlaubsfahrt. Vor Beginn der Fahrt hat sich der Mann um die Standorte von Ladesäulen gekümmert und die Route danach angepasst. Im Bericht von Radio-Canada (Canadian Broadcasting Corporation – CBC), wurde die Reichweite des Fahrzeuges mit 360 miles (576 km) angegeben. Es handelte sich um ein teures Pick-up der Oberklasse.

An zwei Ladesäulen auf Weg war kein Nachladen möglich, die angegebene Rufnummer der Störungsstelle brachte keine Verbindung. Der genervte Autofahrer schaffte es noch zu einem Autohändler und stellte dort sein Fahrzeug ab und mietete ein konventionelles Fahrzeug, um den Urlaub ohne weiteren Stress fortzusetzen.

Die Amerikanischen Nachrichten berichten ausführlicher und m.e. etwas schadenfroh über diese Urlaubsfahrt, was ich nicht bin.

Hier die Quelle mit weiteren Links

<https://dailycaller.com/2023/08/11/guy-shelled-out-115000-electric-f-150-six-months-later-he-ditched-gas-guzzler-halfway-through-family-road-trip/>

Das Ganze hat mich angeregt, dieses Thema anzusprechen, bzw. drüber zu schreiben.

Ein guter Freund von mir, hat uns vor kurzem voller Stolz mit seinem neuen Batterieauto besucht. (ein zuverlässiges Dieselauto haben sie auch noch).

Mit seinen IONIQ 5, 125 kW eines bekannten südkoreanischen Anbieters, hat er eine angegebene Reichweite von 507 km, mit der größten 77,4 kWh Batterie (14,6 kWh/100 km)

Seine Erfahrung nach gut 12.000 km sind: knapp unter 14 kWh in der Stadt, mit vielen Anfahrten und Bremsrückspeisungen. Auf der Autobahn, meist 120 km/h, ab-und-an mal 140 km/h, 20 kWh und mehr. Mit Klimaanlage rund 30% Reichweitenverlust, im Winter mit Heizung mind. 40%, bei schlechtem Wetter auch 50% und mehr.

Sein zu Hause ist knapp 600km entfernt. Da musste er natürlich bei uns nachladen / aufladen, an die Steckdose wollte er nicht: „..dauert viel zu lange“. Das Fahrzeug ist quasi ein rollender Computer, ständig, auch im Stillstand, mit dem Internet verbunden. Im Navi werden Ladestationen aller bzw. selektive Vertrags-Anbieter angezeigt, einschließlich

Aktivität (frei, belegt). Am Auto kann man parametrieren, ob man batterieschonend auf 80% oder auf 100% Kapazität lädt.

„An einer Schnellladestation brauchen wir nur 20 min“, Gefunden, aber Säule defekt, nicht im Internet gemeldet. ... die nächste: „Blöd, da hat sich gerade einer vor uns angeschlossen“, ... dann fahren wir woanders hin..., einen „vollgeladenen“ Autofahrer gebeten, doch bitte woanders weiter zu telefonieren und die Säule bitte freizugeben „Maul, Maul“. – Dann schauen wir, wo wir Kaffee trinken können oder ein Eis bekommen? ... Nach auf 100 Min Gesamtzeit konnten wir dann zu unserem eigentlichem Ziel weiterfahren.

Sinnvoll ist es, bei einem Anbieter mit Ladestationen einen Vertrag abzuschließen. Er ist bei EnBW, die bieten verschiedene Tarife an. Für Empfehlung von mehr als 600 km / Monat, gibt es: 17,99 €/ monatliche Grundgebühr [~216 € / a] und ab 39 ct / kWh. Fremdanbieter berechnen ohne Vertrag z.B. 75 ct/ kWh oder mehr. Auf der Autobahn hat mein Freund auch schon mal 1,30 € / kWh bezahlen müssen. Ab einer gesamten Zeit von über 4 Stunden an der Ladesäule fällt eine Blockiergebühr von 10 Cent pro zusätzlicher Minute an, jedoch nicht mehr als 12,00 € pro Ladevorgang.



Demmig, 100% Ökostrom – bieten alle – Glaube ist alles

Spaß macht es meinem Freund, dass er über Handy kontrollieren kann, ob das Auto verriegelt ist, die Fenster können auf- und zu gefahren werden. Ladezustand und andere Dinge können angezeigt werden. Am liebsten, daddeln wie ein Jugendlicher, alle 10min – Allerdings kann eine Tiefgarage die Verbindung abschirmen.

Das Fahrzeug besteht aus dem Antriebsteil mit Hochspannungsbatterie [ich weiß, eigentlich heißt das Akkumulator] und dem ganzen Rest, das wie üblich aus einer 12V Batterie versorgt wird. Während der Fahrt und im Stillstand wird diese 12 V Batterie aus der Antriebsbatterie geladen. Im

Stillstand allerdings nur bis zur Grenze von 25% Restkapazität, darunter kann es vorkommen, dass der ADAC „wie bekannt“, mit Starthilfe die 12V Anlage wieder zum Leben erwecken muss.

Die Armaturen bestehen aus zwei größeren Monitoren, die Anzeigen können umgeschaltet werden. Mein Freund bevorzugte das Spiel der Entlade / Rückspeisevorgänge ständig im Blickfeld zu haben.

Haben Sie ebenfalls Praxiserfahrungen mit ihren Batterieautos?

Andreas Demmig