

1.4 Vorwort zur neuen Ausgabe

Der ursprüngliche Plan des Buches war ein Grundlagenwerk zu schaffen, das eine längere Zeit Bestand hat.

Sollte es im Laufe der Zeit signifikante Neuerungen geben, wollte ich diese auf meiner Internetseite zum Buch als Blog o.ä. ergänzen. Das entpuppte sich als wenig praktikabel. Und was ich zusätzlich unterschätzt habe ist die Dynamik des Themas Elektromobilität. In den letzten 3 Jahren (!) seit der Erstveröffentlichung 2017 ist eine Menge passiert, so dass viele Teile des Buchs ein „Update“ verlangen. Das Update ist gekennzeichnet mit dem schön knappen, eingebürgerten „2.0“.

Als Beispiele seien hier kurz angerissen:

- ✚ Die Modellpaletten auch im hier bevorzugt behandelten Bereich der Mittelklasse-, Klein- und Kleinstwagen sind geradezu explodiert (z.B. VW ID3, Peugeot e208, Opel Corsa-e, Honda e, VW e-Up mit den Geschwistern Seat mii electric, Skoda Citygo e iV um nur einige zu nennen).
- ✚ Man sieht an der vorangegangenen Aufzählung, dass inzwischen viele Hersteller in den E-Mobil-Markt stoßen, die sich bislang zurückgehalten haben.
- ✚ Ähnliches gilt für Hersteller von Ladetechnik/Wallboxen: eine schier unübersichtliche Palette an neuen oder verbesserten Produkten drängen auf den Markt.
- ✚ Es gibt zu vielen, bereits etablierten Fahrzeugen auf dem Markt neue Generationen, die es schaffen, bei fast gleichem Bau- und physischer Batteriegröße die Kapazitäten und damit Reichweiten zu verdoppeln oder gar zu verdreifachen (z.B. VW e-Up, neue ZOE Gen. 2, usw.). Dabei sind die Preise konstant geblieben oder gar gesunken...
- ✚ Ich finde es einen bemerkenswerten Fortschritt, dass bei fast gleichem Einsatz an Material/Rohstoffen solch eine Steigerung in kurzer Zeit möglich ist. Umgekehrt formuliert: Im Verhältnis zur Kapazität sinkt also der Recourcenverbrauch enorm.
- ✚ Sogar der Staat treibt mit einer höheren Prämie als bislang den E-Mobil-Markt an. Auch wenn es leider lange nur eine Absichtserklärung war und dadurch viele potenzielle Käufer zum

Aufschub ihrer Entscheidung bewegt hat: es steht nun immerhin fest, dass rückwirkend neue Zulassungen ab 4.11.2019 die höhere Prämie erhalten sollen.

Und laut Konjunkturpaket wegen Corona legt die Regierung sogar noch deutlich nach. Details dazu siehe im entsprechenden Kapitel.

- Entsprechend gehen die Verkaufszahlen für E-Autos immer steiler nach oben und sie werden sicher noch weit höher.

Ich könnte hier noch weiter aufzählen, doch ich finde es reicht, um (mir) klar zu machen, dass viele Angaben in der bisherigen Auflage dieses Buchs nicht mehr up to date sind. Das will ich nun im Rahmen dieser Neuauflage ändern.

Übrigens: eigentlich wollte ich alle neuen Passagen mit einem „NEU“-Fähnchen hervorheben, doch nachdem ich gemerkt habe, dass fast alle Stellen anzupassen oder zu aktualisieren sind, verzichte ich lieber auf den Fähnchenwald...



Und Ihnen wünsche ich aktuelle Erkenntnisse und eine gute Basis zur Entscheidung für Ihr erstes Elektroauto.

2 Entscheidungskriterien

2.1 Zunächst: Passt ein Elektroauto überhaupt zu mir?

2.1.1 Die Frage aller Fragen: Reicht mir die Reichweite?

Hierzu möchte ich mit einem Fallbeispiel beginnen, das sich möglicherweise vielfach in den Familien so oder so ähnlich abspielen könnte.

Wer: Eine normale Durchschnittsfamilie aus einer größeren Stadt in Bayern, allerdings mit recht hohem Umweltbewusstsein und einem Einkommen, bei dem man regelmäßig etwas auf die hohe Kante legen kann und auch einen Autokredit abbezahlen kann. So wie bisher auch immer. Das eigene (Verbrennungs)Auto ist schon in die Jahre gekommen, und es wird mal Zeit für ein neues. In der Werbung gibt es laufend die tollsten Angebote. Eines ist schicker als das andere - „das hat aber eine tolle Farbe“ und so weiter.

Dann kommt ein neuer Vorschlag: „Du, neulich habe ich einen kleinen Flitzer gesehen, der kam um die Ecke gezischt und man hat fast nichts gehört. Echt beeindruckend. Außerdem habe ich gelesen, dass man doch jetzt auch eine Prämie für solch ein Elektroauto bekommt. Wäre das nicht auch was für uns?“

Antwort: „Ein Elektroauto? Wie sollen wir damit denn mal spontan nach Italien fahren bei den kleinen Reichweiten, was man so hört ...!?“ Oder so ähnlich.

Es ist schon komisch: Sobald das Thema Elektroauto aufkommt, wollen alle ganz plötzlich ganz weit weg fahren. Und zwar mit dem eigenen Auto. Obwohl man die letzten Jahre gar nicht in Italien war, sondern irgendwohin in den Urlaub geflogen ist. Die Verwandtschaft in Hamburg hat man letztes Jahr ein Mal mit dem Zug besucht. Ist ja auch viel entspannter und am Ziel haben die ja ein ganz tolles Nahverkehrssystem ...

Was will das Beispiel sagen: Prüfen Sie ganz ehrlich den echten, regelmäßigen Bedarf.

2.1.2 Umdenken hin zu einem neuen Mobilitätskonzept

Die Frage ist doch: Hält die althergebrachte und tradierte Vorstellung, dass das eigene Auto eine eierlegende Wollmilchsau sein soll, überhaupt noch der mobilen Realität stand?

Oder anders gefragt, muss das eigene Auto wirklich das alles können:

- ✦ Es soll mich zur Arbeit bringen.
- ✦ Es soll mich zum Shoppen in die Stadt bringen.
- ✦ Es soll meine Kinder in den Kindergarten oder in die Schule bringen können.
- ✦ Es soll jederzeit und spontan für weite Reisen mit der ganzen Familie bereit sein.
- ✦ Es soll möglichst viel Platz bieten, um auch mittlere Möbeleinkäufe transportieren zu können.
- ✦ Es soll möglichst geländegängig sein, für den häufigen (?) Ausflug auf unbefestigten Wegen (wie in der Werbung für SUVs gerne dargestellt).
- ✦ Dann soll es natürlich entsprechend viele PS und am besten einen 4-Rad-Antrieb haben, damit man auch mal ordentlich Gas geben und die Berge erklimmen kann.
- ✦ Aber es soll bei allem auch noch sparsam im Verbrauch sein.
- ✦ Und möglichst umweltfreundlich darf es auch sein.

Die Aufzählung ist zugegeben schon ein wenig tendenziös formuliert. Es ist aber als Versuch gedacht, die scheinbar selbstverständlichen Vorstellungen zu hinterfragen und eingefahrene Denkmuster aufzubrechen.

Denn wenn man daran festhält, dass das eigene Auto möglichst alles können muss, macht man es sich mit der Suche und Entscheidung für ein Elektroauto unnötig schwer.

Und das ist schade, denn ich behaupte mal, dass auch heute schon nahezu in jedem Haushalt mit 2 Autos (und das dürften nicht wenige sein) eins davon ein Elektroauto sein könnte.

Wäre es nicht sinnvoller und umweltschonender, wenn man das eigene Auto nach dem überwiegenden Mobilitätsbedarf auswählt

und den zusätzlichen Bedarf über andere Transportmittel ergänzt, also sozusagen ein Mobilitäts-Netzwerk bildet?

Dann würde sich die psychologische Angst-Barriere, dass das Elektroauto zu wenig Reichweite hat und auch sonst nicht alles kann, schnell auflösen.

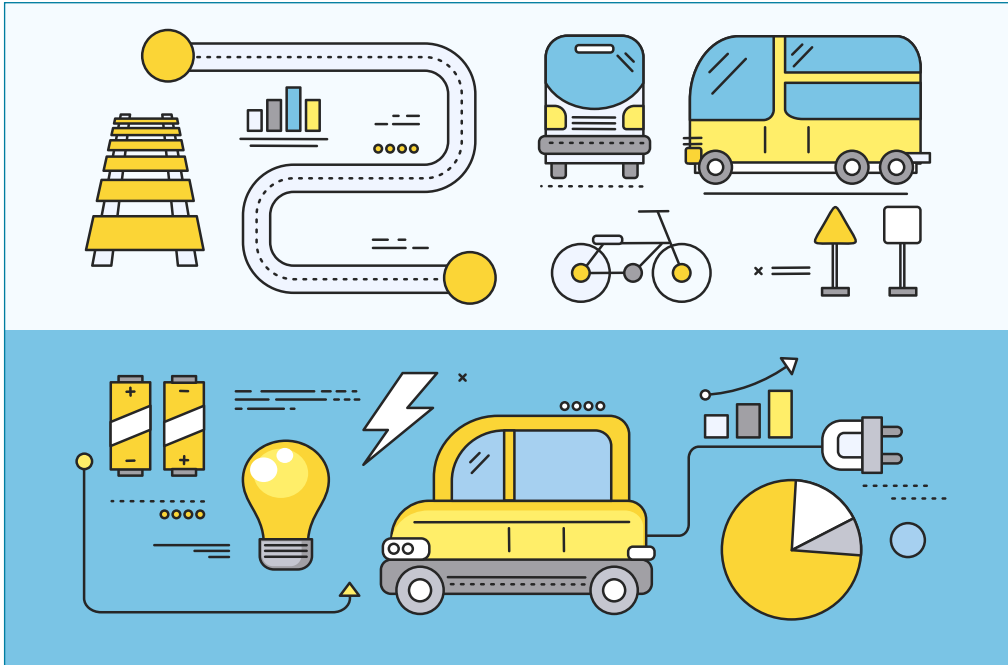


Bild 2: Mobilität der Zukunft