



Foto: ADAC

Stehend in eisgalter Nacht bei laufender Heizung und Beleuchtung. Ein Szenario wie beim Stau, der stundenlang eingefroren ist

Ein warmes Plätzchen

Was Winter ist, haben viele in den letzten Monaten erfahren. Stundenlange Staus gab es einige. Das Elektroauto ist dabei laut einem ADAC-Test und unseren eigenen Erfahrungen nicht gleich überfordert.

Elektroautos können auch bei Minusgraden mehrere Stunden im Stau durchhalten, ohne dass die Batterie schlapp macht. Auch zusätzliche Verbraucher wie Heizung, Sitzheizung und Radio können weitgehend bedenkenlos genutzt werden. Die Sorge, Elektroautos könnten ähnlich wie das Smartphone oder die Digitalkamera den winterlichen Verhältnissen nicht standhalten, sei unbegründet.

Der ADAC hatte für seine Untersuchung zwei Fahrzeuge einem Härte-test unterzogen und die Batterieleistung unter Extrembedingungen getestet: Ein Renault Zoe Z.E. 50 und ein VW e-Up wurden in der Nacht bei strengem Frost von minus 9 bis minus 14 Grad Celsius für zwölf Stunden auf ihre Widerstandsfähigkeit geprüft. Dabei wurde der Innenraum auf 22 Grad Celsius beheizt, die Sitzheizung aktiviert und das Standlicht eingeschaltet – eine Situation, wie sie einige Autofahrer im winterlichen Endlos-Stau 2021 erlebt haben.

Das Ergebnis am frühen Morgen: Nach zwölf Stunden waren beim Renault etwa 70 Prozent und beim VW etwa 80 Prozent des Akkus verbraucht. Selbst unter extremen Bedingungen kann man also mit der 52 kWh großen Batterie des Zoe rund 17 Stunden und mit den 32,3 kWh des e-Up 15 Stunden in einem Stau ausharren, sofern die Batterie zu Beginn des Staus noch ziemlich voll war.

Akku hat noch 20 Prozent

Entsprechend kürzer ist die Zeitspanne bei teilentleertem Akku. Bei kritischen Verhältnissen empfiehlt es sich, vor der Auffahrt auf eine Autobahn nachzuladen. Strom lässt sich sparen, indem Front-/Heckscheibenheizung, Scheibenwischer und Abblendlicht ausgeschaltet werden. Standlicht sollte aus Sicherheitsgründen aktiviert bleiben. Außerdem kann die Innentemperatur reduziert und anstelle dessen die Sitzheizung genutzt werden. Unsere eigenen Erfahrungen

bestätigen das Szenario. So war Autoflotte mit dem VW ID.3 bei unter minus 15 Grad unterwegs und erlebte zwar Reichweite-Einbußen, nicht jedoch dramatischer, als es an „normal kalten Tagen“ der Fall ist.

Elektrik bleibt Pannen-Primus

Als Pannenhelfer rückte der ADAC 2020 rund 3,4 Millionen Mal aus – ein Rückgang um knapp zehn Prozent im Vergleich zum Vorjahr. „Das liegt natürlich an Corona“, sagt ADAC-Sprecher Johannes Boos. „Weniger Verkehr bedeutet weniger Pannen.“ In fast jedem zweiten Fall machte die Starter-Batterie den Fahrern zu schaffen. Schon in den Vorjahren war das die häufigste Pannensache, doch auch hier gab es einen Corona-Effekt: Wegen der langen Standzeiten vieler Autos war der Anteil der Batteriepannen diesmal höher. Probleme mit dem Motor sowie mit Karosserie, Lenkung oder Fahrwerk kamen hingegen seltener vor. AH, dpa