



12 Jahre erfolgreich mit dem Bundesverband eMobilität

Eine große Reise mit dem kleinen Stromer.

09.03.2021 - 12.03.2021

Adelsried - Dresden - Berlin - Adelsried

ca. 1.250 km



Bild: SKODA-Auto.de

SKODA Citigo eIV

Batteriekapazität: 36,8 kWh

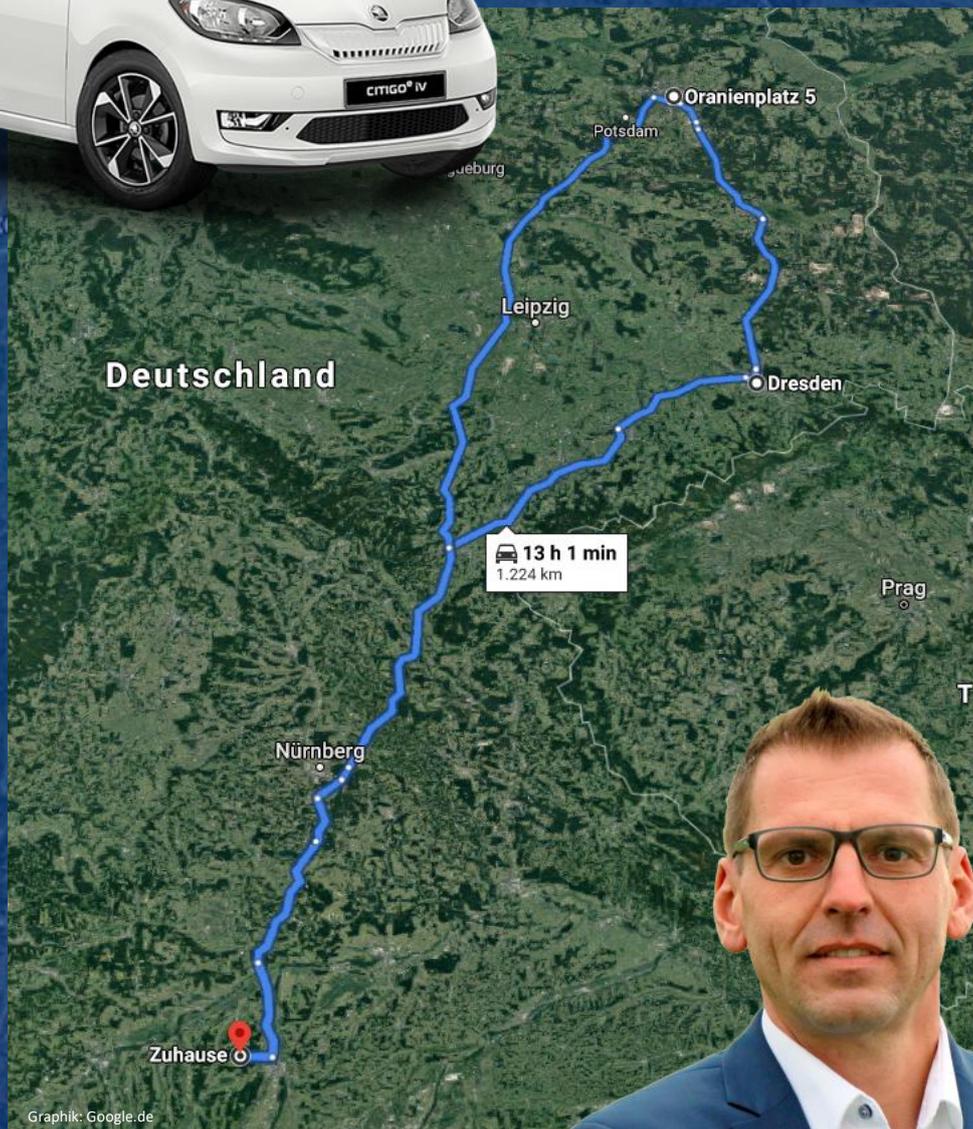
Leistung: 61 kW

Reichweite: 260km (WLTP)

Lademöglichkeit: Typ 2 max. 7,2kW

CCS max. 40 kW

Maximalgeschwindigkeit: 130 km/h



Graphik: Google.de



Markus Emmert

Vorstand Bundesverband eMobilität e.V.

Tag 1

Adelsried - Dresden 452 km



Bild: 3Sat Nano—Markus Steinhausen

Abfahrt: 10.40 Uhr
Batteriestatus: 100%

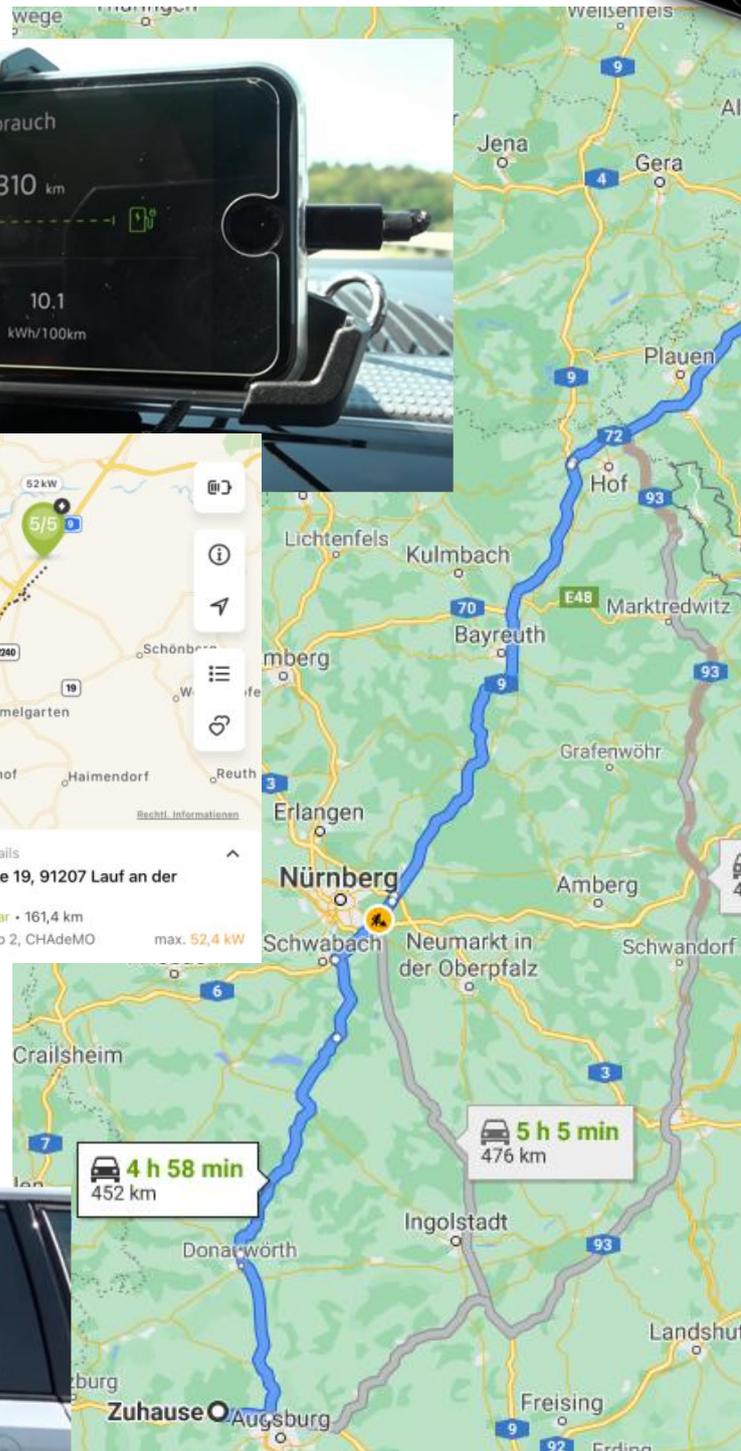
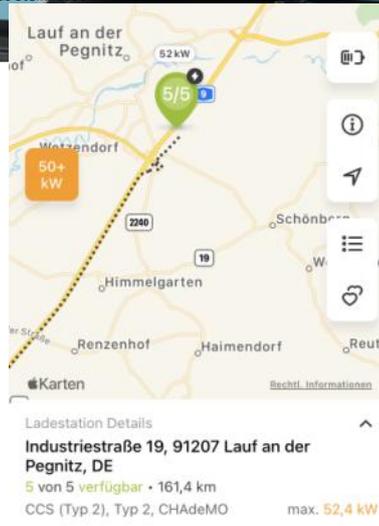
Wegstrecke zum ersten Halt: 163km
Geplante Fahrtzeit: 2 Std. 20 Min.



Bild: 3Sat Nano—Markus Steinhausen

Raststätte Lauf an der Pegnitz
Geplante Ankunftszeit: 13.00 Uhr
Aufenthalt: 40 Min. Laden
Abfahrt: 13.40 Uhr

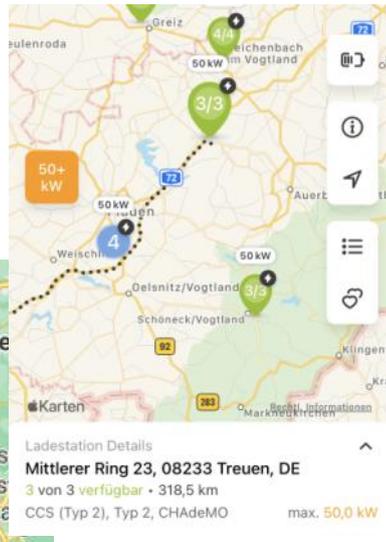
Wegstrecke zum nächsten Halt: 159km
Geplante Fahrtzeit: 1 Std. 50 Min.



Graphik: Google.de



Bild: 3Sat Nano—Markus Steinhausen



Raststätte Treuen

Geplante Ankunftszeit: 15.30 Uhr

Aufenthalt: 40 Min. Laden

Abfahrt: 16.10 Uhr

Wegstrecke zum Ziel: 137km

Geplante Fahrtzeit: 1 Std. 50 Min.



Bild: 3Sat Nano—Markus Steinhausen



Ziel: Hotel Dresden

Geplante Ankunftszeit: 18.00 Uhr

Ladepunkt am Hotel



Bild: Dresden.de

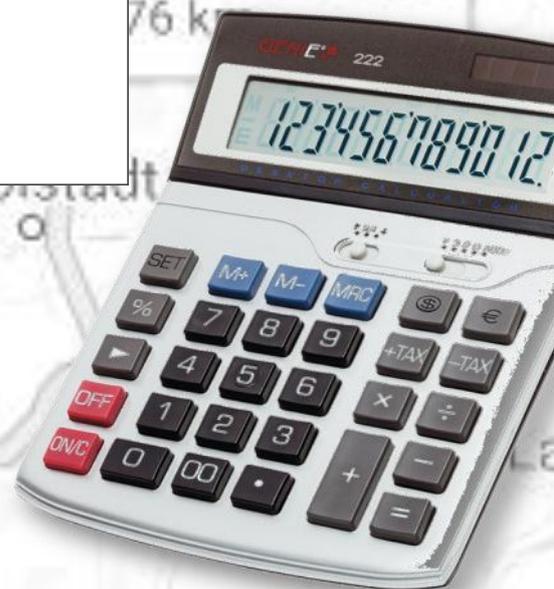
Das hört sich spannend und nach Abenteuer an. Was hat Sie bewegt, diese Reise mit dem Kleinwagen zu unternehmen?

In der KW 10 standen einige wichtige Termine an. Zu den Terminen musste ich relativ viel Gepäck mitnehmen, so dass eine Zugfahrt nicht vorteilhaft und unpraktisch gewesen wäre. Zunächst war klar, dass ich die Reise elektrisch fahren will. Immer wieder heißt es, dass größere Reisen mit einem Elektrofahrzeug schwierig sind, diese nicht planbar seien und es immer wieder zu Schwierigkeiten kommt. Das wollte ich entkräften und sogar noch eines oben drauf setzen. Wer macht schon solch eine Reise mit einem Kleinwagen? Auch hier wollte ich zeigen, dass es geht. Aber es ging mir dabei auch noch um mehr. Nämlich um die Energieeffizienz.



Was meinen Sie mit Energieeffizienz konkret?

Mir geht es um die benötigte Menge an Energie. Ein Kleinwagen verbraucht deutlich weniger an Energie. In diesem Fall Energie aus Erneuerbaren Energien. Diese Energie ist wertvoll und wichtig. Umso weniger Energie wir davon brauchen, desto sinnvoller ist es. Dabei geht es mir nicht nur um den CO2-Fußabdruck, der ja bei einem eFahrzeug, welches mit „Grünstrom“ fährt im Fahrbetrieb CO2-frei ist, sondern um den Einsatz der benötigten Menge an Energie.





IONITY

Sie sprachen die Planung an. Wie haben Sie die Fahrt geplant?

Die Ziele und die Terminlage war klar. Also habe ich mir im Vorfeld die Routen auf Google-Maps angesehen.

Die kürzeste Route kam für mich nicht in Frage, sondern die Schnellste.

Nehmen wir einmal das erste Reiseziel. Dresden.

Von Adelsried nach Dresden sind es ca. 450km.

Danach habe ich mir das Wetter zum Reisezeitpunkt angesehen, da dies einen Einfluss auf die Performance und somit auf die Reichweite hat.

Ich habe entschieden, dass ich den ersten Streckenabschnitt entspannt mit zwei Haltepunkten machen werde.

Und so habe ich mir die Reise in etwa drei ähnliche Streckenabschnitte eingeteilt, auf einer anderen App (eMobility + von EnBW) mögliche Ladepunkte angesehen und diese dann festgelegt.

Als Bestandteil der Planung habe ich natürlich auch die Zugänge zur Ladeinfrastruktur bedacht.

Meine Zugangsmöglichkeiten auf der Reise waren: ADAC-EnBW-eMobility+ App und Karte, innogy App, IONITY Zugang (webbasiert), Plugsurfing-RFID-Chip, sowie NFC-Payment.

Ich wollte ja einen Bericht machen und wollte somit auch dokumentieren wie planbar eine elektrische Reise ist, wenn man Erfahrungen mit einfließen lässt, so habe ich nicht nur die Routenplanung und Ladepunkte festgelegt, sondern habe im Vorfeld auch berechnet bzw. geschätzt mit welchem Akkustand und Restreichweite ich die jeweiligen Standorte und Ziele erreiche.

Diese habe ich festgehalten um sie dann mit den Realwerten vergleichen zu können.

SKODA CITIGOE IV CITIGOE IV MCJM



1



Verriegelt



255 km



100 %

Dann traten Sie die Reise an. Fangen wir beim ersten Tag bzw. bei der Abfahrt an.

Ok. Die Witterungsbedingungen waren eher ungünstig. Es war schlechtes und kaltes Wetter vorhergesagt. Auf der gesamten Reise waren Temperaturen von 0°C bis maximal 7°C vorhergesagt, sowie teilweise Regen und Schnee. Also auch wieder etwas, wo viele sagen, dass hier die Elektromobilität schlecht abschneidet und solche Reisen im Winter nicht gehen.

Nachdem dies klar war, habe ich unseren kleinen Flitzer an unserer Wallbox vorgeheizt und habe die Reise pünktlich um 10.30 Uhr bei 2°C Außentemperatur ohne Regen angetreten.

Der erste Ladehalt war nach 163km und 2 Stunden 20 Minuten Fahrtzeit in Lauf an der Pegnitz geplant.

Ich schätzte, dass ich dort mit einer Restkapazität von 25% und einer Restreichweite von 60km ankommen würde.

Nach 163km, 2 Stunden und 5 Minuten Fahrtzeit erreichte ich überpünktlich das erste Etappenziel. Die Restkapazität betrug 37% mit einer Restreichweite von 110km.

Die positive Differenz hat überwiegend das Vorheizen des Fahrzeugs und der Batterie ausgemacht.

TIP

Das Fahrzeug, im angesteckten Zustand, im Vorfeld zu klimatisieren (Heizen/ Lüften) erhält bzw. verlängert die Reichweite des Fahrzeugs.



2



Verriegelt



110 km



37 %

Ich habe geplant, dass ich nach 40 Minuten Ladezeit und 80% Batteriekapazität die Reise fortsetzen werde. Auch war geplant, dass ich einen öffentlichen Ladepunkt anfahren werde.

50 Meter vor dem öffentlichen Ladepunkt habe ich ein SKODA-Autohaus mit einem Fastcharger entdeckt und dachte mir, dass ich diesen vielleicht auch nutzen könnte? Geparkt, gefragt, geladen.

Gar kein Thema. Zwar konnte diese Fastcharger nur maximal 25kW zur Verfügung stellen, aber ich war gut in der Zeit und wollte nicht früher losfahren, also habe ich dort 45 Minuten bis 80% geladen und bin dort pünktlich wieder abgereist.

Ich habe dort 15,5 kWh geladen.

Die Ladung hätte ich sogar geschenkt bekommen, habe aber 5,- € in die Kaffeekasse gesteckt, da Strom was kostet.



3



Verriegelt



251 km



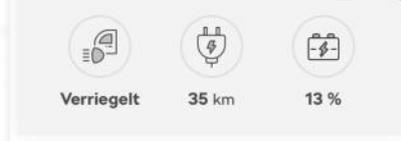
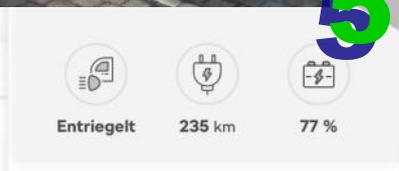
80 %

Das nächste Ladeziel in Treuen lag 159km entfernt mit einer geplanten Fahrtzeit von 1 Stunde und 50 Minuten. Ich schätzte, dass ich dort mit einer Restkapazität von 15% und einer Restreichweite von 35km ankommen würde.

Nach 159km, 1 Stunde und 50 Minuten Fahrtzeit erreichte ich pünktlich dieses Etappenziel. Die Restkapazität betrug 13% mit einer Restreichweite von 35km.

Ich habe geplant, dass ich nach 40 Minuten Ladezeit und 80% Batteriekapazität die Reise fortsetzen werde. Nach 45 Minuten und mit einer Batteriekapazität von 77% habe ich den Ladepunkt pünktlich verlassen und mich auf die letzte Wegstrecke des Tages gemacht.

Ich habe dort 21,4 kWh geladen. Die Freischaltung erfolgte über die ADAC-EnBW-App. 0,39€/kWh und somit 8,34 €.



Anmerkung

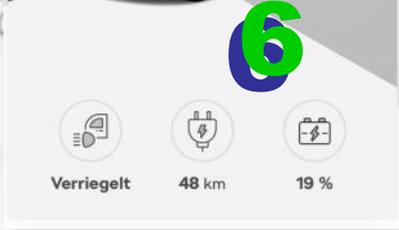
Alle Wegstrecken wurden mit Heizung und/oder Sitzheizung gefahren.

Das Ziel (Hotel in Dresden) 137km entfernt mit einer geplanten Fahrtzeit von 1 Stunde und 50 Minuten. Ich schätzte, dass ich dort mit einer Restkapazität von 20% und einer Restreichweite von 50km ankommen würde.

Nach 135km, 1 Stunde und 40 Minuten Fahrtzeit erreichte ich pünktlich dieses Ziel. Die Restkapazität betrug 19% mit einer Restreichweite von 48km.

Im Hotel (Indigo Dresden) konnte ich in der Tiefgarage an der Wallbox laden.

Ich habe dort 26,47kWh geladen und dafür 7,94€ bezahlt.



Zusammenfassung des ersten Tages.

Fahrt mit dem Citigo e IV von Adelsried nach Dresden.

Insgesamt 454km

Durchschnittlicher Verbrauch 12kWh/100km nach Angabe im Display

Verbrauchte Energie: 63,4 kWh = 13,96 kWh/100km (gemessen)

Kosten:

15,5 kWh (gratis) – aber 5,- € in die Kaffekasse des SKODA-Händlers in Lauf

21,4 kWh am Fastcharger – 0,39€/kWh = 8,34€

26,5 kWh im Hotel – 0,30€/kWh = 7,94€

Gesamt: 21,28 € = <0,05€/km

Vergleich zu einem kleinen Benziner:

5l/100km = 22,7 Liter x 1,50€/l = 34,05€ = 0,08€/km

Fazit:

Die Witterungsumstände waren alles, nur nicht optimal. Nahezu winterliche Verhältnisse bei durchschnittlich 3°C. Trotz Heizung und Sitzheizung war die Reichweiteneinbuße sehr gering.

Die erste Wegstrecke, mit vorgeheiztem Fahrzeug, waren keine Reichweiteneinbußen zu verzeichnen. Im Gegenteil ich hatte unter dem Strich sogar hinzugewonnen.

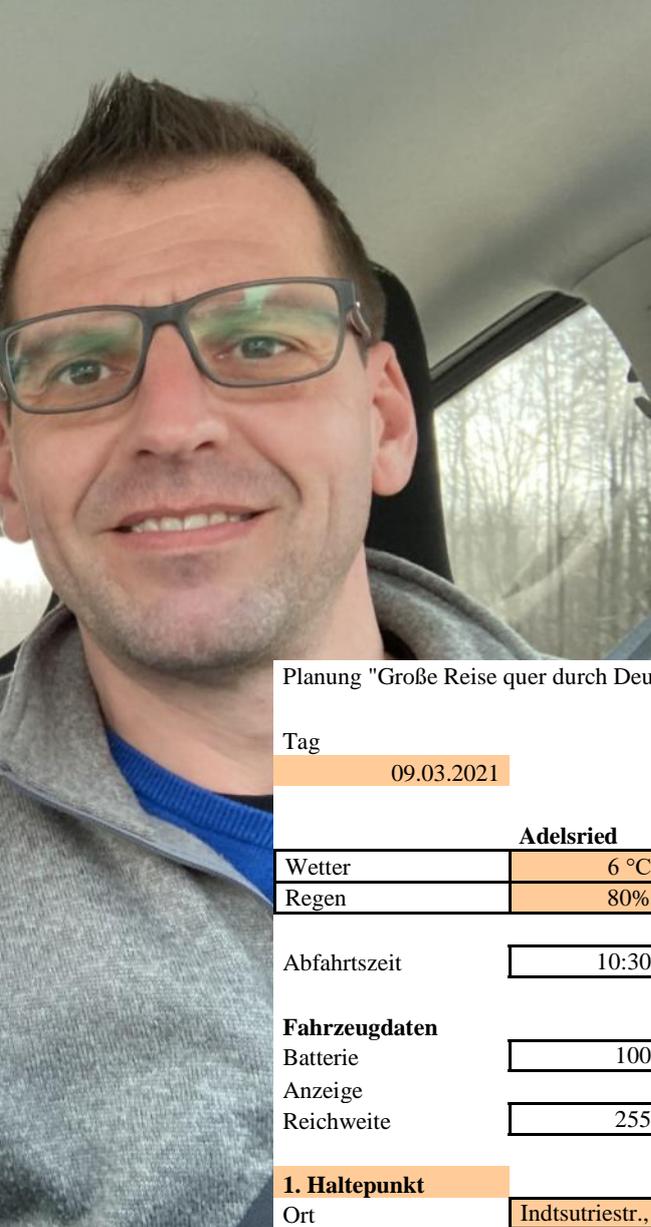
Die Planung in Punkto Batterie und Reichweite war nahezu exakt. Zu meiner Zeitplanung: Diese hatte ich bewusst konservativ angesetzt, was sich auch in der Praxis gezeigt hatte. In Summe war ich 50 Minuten schneller unterwegs (inkl. Laden) als die Planung vorgesehen hatte. Die Abfahrtszeiten, sowie die Lademenge von maximal 80% an den jeweiligen Ladepunkten hielt ich trotzdem ein um keine falschen Rückschlüsse ziehen zu können.

Die Fahrt war super entspannt.

TIP

Eine gute und solide Planung, Entspannung und Vertrauen

1. Routenplanung
2. Zeitplanung
3. Wetter und Topografie
4. Erfahrung
5. Zugänge zur Ladeinfrastruktur
6. Ladeplanung
7. Bewusstes Fahren



Planung "Große Reise quer durch Deutschland"

Tag Planung Realwerte

	Adelsried	Dresden	geplant	
Wetter	6 °C	2°C	452 km	454
Regen	80%	0%		
			30%	0%

Abfahrtszeit Uhr

Fahrzeugdaten

Batterie	<input type="text" value="100"/> %	100%	Laden	<input type="text" value="36,8"/> kWh
Anzeige			Energie	<input type="text" value="0,1"/> €/kWh
Reichweite	<input type="text" value="255"/> km	250 km	Kosten/kWh	<input type="text" value="3,7"/> €
			Kosten ges.	

1. Haltepunkt

Ort	Indsutriestr., Lauf an der Pegnitz - Autohaus Feser			
Wegstrecke	<input type="text" value="163"/> km	163 km		
Fahrdauer	<input type="text" value="02:05"/> Std. / Min.	2 / 20		
Ankunftszeit	<input type="text" value="12:35"/> Uhr	13.00		
Batterie	<input type="text" value="37"/> %	25%		
Restreichweite	<input type="text" value="110"/> km	60 km		

Abfahrtszeit	<input type="text" value="13:31"/> Uhr	13.40	Laden	
Ladezeit	<input type="text" value="45"/> Minuten	40	Energie	<input type="text" value="15,5"/> kWh
Batterie	<input type="text" value="80"/> %	80%	Kosten/kWh	<input type="text" value="0,1"/> €/kWh
Restreichweite	<input type="text" value="254"/> km	200 km	Kosten ges.	<input type="text" value="5"/> €

2. Haltepunkt

Ort	Mittlerer Ring 23, Treuen			
Wegstrecke	<input type="text" value="159"/> km	159 km		
Fahrdauer	<input type="text" value="01:50"/> Std. / Min.	1 / 50		
Ankunftszeit	<input type="text" value="15:20"/> Uhr	15.30		
Batterie	<input type="text" value="13"/> %	15%		
Restreichweite	<input type="text" value="35"/> km	35 km		

Abfahrtszeit	<input type="text" value="16:10"/> Uhr	16.10	Laden	
Ladezeit	<input type="text" value="45"/> Minuten	40	Energie	<input type="text" value="21,4"/> kWh
Batterie	<input type="text" value="77"/> %	80%	Kosten/kWh	<input type="text" value="0,39"/> €/kWh
Restreichweite	<input type="text" value="135"/> km	200 km	Kosten ges.	<input type="text" value="8,34"/> €

Ziel Hotel Dresden

Wegstrecke	<input type="text" value="135"/> km	137 km	Laden	
Fahrdauer	<input type="text" value="01:40"/> Std. / Min.	1 / 50	Energie	<input type="text" value="26,47"/> kWh
Ankunftszeit	<input type="text" value="17:50"/> Uhr	18.00	Kosten/kWh	<input type="text" value="0,3"/> €/kWh
Batterie	<input type="text" value="19"/> %	20%	Kosten ges.	<input type="text" value="7,94"/> €
Restreichweite	<input type="text" value="48"/> km	50 km		

ung schafft
uen.

aphie

frastruktur



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Dreharbeiten mit SKODA

Cast: E-Experte Markus Emmert - Vorstand Bundesverband eMobilität e.V.

Jetzt sind Sie ja nicht gleich am nächsten Tag weiter gefahren, sondern sind in Dresden geblieben. Warum?

In Dresden hatte ich am Mittwoch, den 10.03.2021 den ganzen Tag einen Drehtermin. Leider darf ich darüber noch nichts sagen, aber ich hoffe, dass ich gegen Mitte/Ende April mehr davon berichten kann. Nur so viel: Es hat irre viel Spaß gemacht.



SKODA CITIGOE IV
CITIGOE IV MCJM



Verriegelt 267 km 100 %

Nach Ihren Erfahrungen nach dem ersten Reisetag ging es dann ja am Donnerstag weiter. Aber warum denn so früh, eigentlich wollten Sie doch erst um 09.00 Uhr los?

Ja, das stimmt, aber kurzfristig wurde für den 11.03.2021 von 09.00 bis 18.00 Uhr eine Task-Force-Konferenz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einberufen, welche ich wahrnehmen musste. Also habe ich die Abfahrtszeit auf 5.30 Uhr angepasst um pünktlich daran teilnehmen zu können.



Das ist ganz schön sportlich und manche würden sogar sagen eher mutig, denn Sie haben diese Strecke ja nicht nur ohne Ladestopp geplant sondern eigentlich auch ohne „Rush-Hour“.

Ja, das stimmt. Berlin lag 191km entfernt mit einer geplanten Fahrtzeit von 3 Stunden. Ich schätzte, dass ich dort mit einer Restkapazität von 15% und einer Restreichweite von 40km ankommen würde.

Nach 191km, 2 Stunden und 40 Minuten Fahrtzeit erreichte ich pünktlich die Hauptstadt bzw. das Ziel. Die Restkapazität betrug 14% mit einer Restreichweite von 34km.

Es hat alles gut funktioniert. Ich bin pünktlich um 05.30 bei 5°C und Regen losgefahren und nach 191km am Zielort angekommen. Vorgeheizt habe ich nicht, da ich am Vorabend die Wallbox für ein anderes eFahrzeug freigemacht habe.



Planung "Große Reise quer durch Deutschland"

Tag

11.03.2021

	Dresden		Berlin		geplant	
Wetter	6 °C	5°C	8 °C	3,5°C	192 km	191
Regen	5%	95%	20%	100%		

Abfahrtszeit Uhr

Fahrzeugdaten

Batterie %
Anzeige Reichweite km

Ziel Berlin / BEM

Wegstrecke km
Fahrdauer Std. / Min.
Ankunftszeit Uhr
Batterie %
Restreichweite km

Laden

Energie	<input type="text" value="31"/>	kWh
Kosten/kWh	<input type="text" value="0,29"/>	€/kWh
Kosten ges.	<input type="text" value="8,99"/>	€

Tag 4

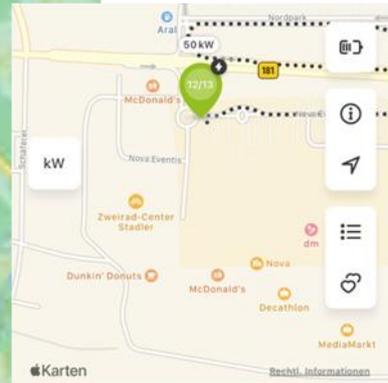
Berlin - Adelsried 579 km

Abfahrt: 10.30 Uhr
Batteriestatus: 100%

Wegstrecke zum ersten Halt: 182km
Geplante Fahrtzeit: 2 Std. 30 Min.

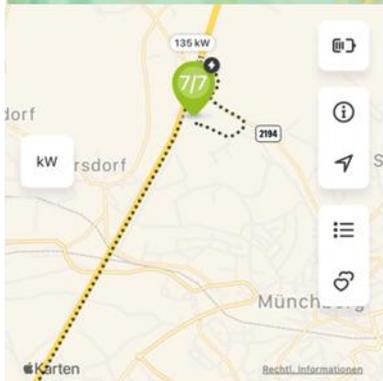


Autohof Günthersdorf (Leipzig)
Geplante Ankunftszeit: 13.00 Uhr
Aufenthalt: 50 Min. Laden
Abfahrt: 13.50 Uhr
Wegstrecke zum nächsten Halt: 147km



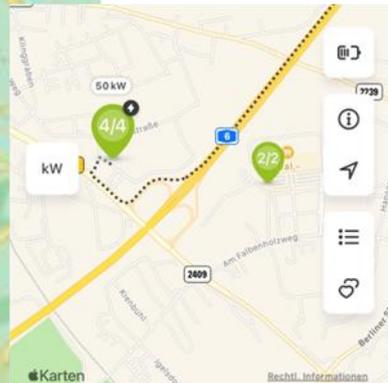
Ladestation Details
Saalepark Nova Eventis 1, 06237
Günthersdorf, DE
12 von 13 verfügbar • ca. 342 km
CCS (Typ 2), Typ 2, CHAdeMO max. 50,0 kW

Raststätte Münchberg
Geplante Ankunftszeit: 15.40 Uhr
Aufenthalt: 40 Min. Laden
Abfahrt: 16.20 Uhr
Wegstrecke zum nächsten Halt: 126km



Ladestation Details
August-Horch-Straße 12, 95213
Münchberg, DE
7 von 7 verfügbar • ca. 213 km
CCS (Typ 2), Typ 2, CHAdeMO max. 135,0 kW

Autohof Schwabach
Geplante Ankunftszeit: 18.10 Uhr
Aufenthalt: 30 Min. Laden
Abfahrt: 18.40 Uhr
Wegstrecke zum Ziel: 136km



Ladesäule DE*LVP*E40002
Wendelsteiner Str. 3, 91126
Schwabach, DE
4 von 4 verfügbar • 136,3 km
CCS (Typ 2), Typ 2, CHAdeMO max. 50,0 kW

Ankunft am Ziel: 20.40 Uhr



Am Freitag, den 12.03.2021 haben Sie ja dann die Heimreise nach Adelsried angetreten. Wie lief es hier. Waren Sie pünktlich zuhause?

Nein, ich kam 20 Minuten später an als geplant.

Warum? Hatten Sie Probleme?

Nein, ganz im Gegenteil. Aber ich hatte spontan mit dem MDR am Freitag-Vormittag noch Dreharbeiten zum Thema Ladeinfrastruktur. Dadurch hat sich alles etwas verzögert, so dass ich mit ca. 30 Minuten Verspätung starten konnte.



Anmerkung

Dreharbeiten mit dem MDR zum Thema Ladeinfrastruktur, Preisstruktur, Preistransparenz und Elektromobilität im Allgemeinen.





Aber dann ging es los. Wir war die Reise und wie real war denn hier Ihre Planung?

Auch hier waren die Witterungsbedingungen eher ungünstig. Es war schlechtes und kaltes Wetter. Auf der gesamten Reise waren Temperaturen von -1°C bis maximal 6°C vorhergesagt, sowie teilweise Regen und Schnee. Vorgeheizt habe ich nicht. Durch die Dreharbeiten konnte ich auch nur mit 99% Batteriekapazität starten.

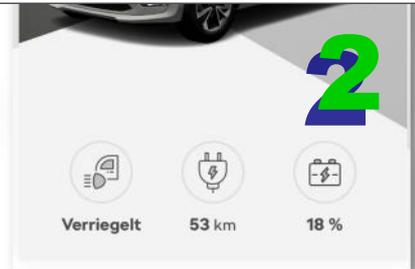
Der erste Ladehalt war nach 182km und 2 Stunden 30 Minuten Fahrtzeit am Solepark in Günthersdorf geplant.

Ich schätzte, dass ich dort mit einer Restkapazität von 15% und einer Restreichweite von 45km ankommen würde.

Nach 181km, 2 Stunden und 30 Minuten Fahrtzeit erreichte ich pünktlich bzw. mit 30 Minuten Verspätung das erste Etappenziel. Die Restkapazität betrug 18% mit einer Restreichweite von 53km.

Ich habe geplant, dass ich nach 50 Minuten Ladezeit und 80% Batteriekapazität die Reise fortsetzen werde. Nach 70 Minuten und mit einer Batteriekapazität von 87% habe ich den Ladepunkt verspätet verlassen und mich auf die nächste Wegstrecke des Tages gemacht. Schon wieder eine Verspätung, aber ein längeres wichtiges Telefonat hat mich davon abgehalten früher loszufahren.

Ich habe dort 22,5 kWh geladen. Die Freischaltung erfolgte über die ADAC-EnBW-App. 0,39€/kWh und somit 8,77 €.



TIP
Auch während der Wartezeit am Fastcharger kann man die Vorklimatisierung aktivieren. So bleibt das Fahrzeug warm und spart Energie.

Zuhause



Das nächste Ladeziel in Münchberg lag 147km entfernt mit einer geplanten Fahrtzeit von 1 Stunde und 50 Minuten. Ich schätzte, dass ich dort mit einer Restkapazität von 15% und einer Restreichweite von 40km ankommen würde.

Nach 151km, 1 Stunde und 45 Minuten Fahrtzeit erreichte ich pünktlich dieses Etappenziel. Die Restkapazität betrug 11% mit einer Restreichweite von 33km.

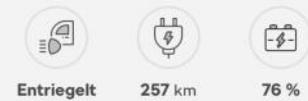
Ich habe geplant, dass ich nach 40 Minuten Ladezeit und 75% Batteriekapazität die Reise fortsetzen werde. Nach 45 Minuten und mit einer Batteriekapazität von 75% habe ich den Ladepunkt pünktlich verlassen und mich auf die nächste Wegstrecke des Tages gemacht.

Ich habe dort 23,2 kWh geladen. Die Freischaltung erfolgte über die ADAC-EnBW-App. Eine Abrechnung erfolgte nicht. Dafür habe ich keine Erklärung. Der Ladevorgang hätte normalerweise 9,05 € gekostet.

4



5



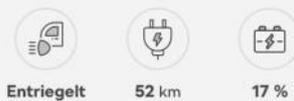
Das nächste Ladeziel in Schwabach lag 126km entfernt mit einer geplanten Fahrtzeit von 1 Stunde und 50 Minuten. Ich schätzte, dass ich dort mit einer Restkapazität von 15% und einer Restreichweite von 50km ankommen würde.

Nach 134km, 1 Stunde und 24 Minuten Fahrtzeit erreichte ich pünktlich dieses Etappenziel. Die Restkapazität betrug 17% mit einer Restreichweite von 52km.

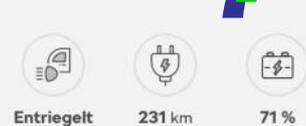
Ich habe geplant, dass ich nach 30 Minuten Ladezeit und 75% Batteriekapazität die Reise fortsetzen werde. Nach 41 Minuten und mit einer Batteriekapazität von 71% habe ich den Ladepunkt pünktlich verlassen und mich auf die letzte Wegstrecke des Tages gemacht. Der Fastcharger konnte nur eine Ladeleistung von 20kW abgeben.

Ich habe dort 18,3 kWh geladen. Die Freischaltung erfolgte über die ADAC-EnBW-App. Die Freischaltung erfolgte über die ADAC-EnBW-App. 0,39€/kWh und somit 7,15 €.

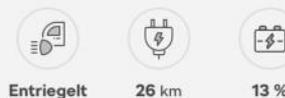
6



7



8



Das Ziel (Zuhause) 136km entfernt mit einer geplanten Fahrtzeit von 2 Stunden. Ich schätzte, dass ich dort mit einer Restkapazität von 15% und einer Restreichweite von 50km ankommen würde. Nach 137km, 1 Stunde und 40 Minuten Fahrtzeit erreichte ich pünktlich dieses Ziel. Die Restkapazität betrug 13% mit einer Restreichweite von 26km.

Zuhause konnte ich nun wieder an unserer Wallbox laden.

Ich habe dort 31,5kWh geladen. Durch den Eigenstrom kostet es mich hier nur 3,15€.



Zusammenfassung des letzten Tages.

Fahrt mit dem Citigo e IV von Berlin nach Adelsried.

Insgesamt 605km

Durchschnittlicher Verbrauch 13,8kWh/100km nach Angabe im Display

Verbrauchte Energie: 95,5 kWh = 15,79 kWh/100km (gemessen)

Kosten:

22,5 kWh am Fastcharger – 0,39€/kWh = 8,77€

23,2 kWh am Fastcharger – 0,39€/kWh = 9,05€ (theoretisch 9,05€)

18,3 kWh am Fastcharger – 0,39€/kWh = 7,15€

31,5 kWh Zuhause – 0,10€/kWh = 3,15€

Gesamt: 28,12 € = <0,05€/km (tatsächlich: 19,07 € / 0,03€/km)

Vergleich zu einem kleinen Benziner:

5l/100km = 30,25 Liter x 1,50€/l = 45,38€ = 0,08€/km

Fazit:

Die Witterungsumstände waren alles, nur nicht optimal. Nahezu winterliche Verhältnisse bei durchschnittlich 3°C. Trotz Heizung und Sitzheizung war die Reichweiteneinbuße sehr gering.

Die Planung in Punkto Batterie und Reichweite war nahezu exakt.

Zu meiner Zeitplanung: Diese hatte ich bewusst konservativ angesetzt, was sich auch in der Praxis gezeigt hatte. In Summe war ich 30 Minuten schneller unterwegs (inkl. Laden) als die Planung vorgesehen hatte. Die Abfahrtszeiten konnte ich nicht ganz einhalten, aber die Lademenge von maximal 80% an den jeweiligen Ladepunkten, mit einer Ausnahme, hielt ich trotzdem ein.

Auch hier war die Fahrt war super entspannt.

Anmerkung: Mir ist bewusst, dass viele „Panik“ schieben, wenn die angezeigte Restreichweite unter 50km liegt. Da ich schon seit vielen Jahren elektrisch unterwegs bin, fahre ich bewusster und habe keine „Angst“ vor geringen Batteriekapazitäten. Auch aus diesem Grund löst es bei mir keinen Stress aus, so dass ich entspannt und relaxt fahren konnte.

Anmerkung

An einer öffentlichen Ladestation, welche gefördert wird, ist eine Mitgliedschaft verpflichtend.



Planung "Große Reise quer durch Deutschland"

Tag

12.03.2021

	Berlin		Adelsried		geplant	591 km	605
Wetter	7 °C	5°C	4 °C	4°C			
Regen	80%	80%	65%	90%			

Abfahrtszeit	11:01	Uhr	10.30
Fahrzeugdaten			
Batterie	99	%	100%
Anzeige			
Reichweite	229	km	250 km

1. Haltepunkt

Ort	Saalepark, Günthersdorf						
Wegstrecke	183	km	182 km				
Fahrtdauer	02:30	Std. / Min.	2 / 30				
Ankunftszeit	13:30	Uhr	13.00				
Batterie	18	%	15%				
Restreichweite	53	km	45 km				
Abfahrtszeit	14:40	Uhr	13.50	Laden			
Ladezeit	01:10	Minuten	50	Energie	22,5	kWh	
Batterie	87	%	80%	Kosten/kWh	0,39	€/kWh	
Restreichweite	277	km	200 km	Kosten ges.	8,77	€	

2. Haltepunkt

Ort	August-Horch-Str. 12, Müncberg						
Wegstrecke	151	km	147 km				
Fahrtdauer	01:45	Std. / Min.	1 / 50				
Ankunftszeit	16:25	Uhr	15.40				
Batterie	11	%	15%				
Restreichweite	33	km	40 km				
Abfahrtszeit	17:10	Uhr	16.20	Laden			
Ladezeit	45	Minuten	40	Energie	23,2	kWh	
Batterie	75	%	75%	Kosten/kWh		€/kWh	
Restreichweite	230	km	190 km	Kosten ges.	0	€	

3. Haltepunkt

Ort	Wendelsteiner Str. 3, Schwabach						
Wegstrecke	134	km	126 km				
Fahrtdauer	01:24	Std. / Min.	1 / 50				
Ankunftszeit	18:34	Uhr	18.10				
Batterie	17	%	15%				
Restreichweite	52	km	50 km				
Abfahrtszeit	19:18	Uhr	18.40	Laden			
Ladezeit	41	Minuten	30	Energie	18,3	kWh	
Batterie	71	%	75%	Kosten/kWh	0,39	€/kWh	
Restreichweite	231	km	190 km	Kosten ges.	7,15	€	

Ziel Zuhause

Wegstrecke	137	km	136 km	Laden			
Fahrtdauer	01:40	Std. / Min.	2	Energie	31,5	kWh	
Ankunftszeit	21:00	Uhr	20.40	Kosten/kWh	0,1	€/kWh	
Batterie	13	%	15%	Kosten ges.	3,15	€	
Restreichweite	26	km	50 km				

1.235 km 1.250 km

adeinfra-
erte wurde,
Grünstrom-

Linz

Eine große Reise mit dem kleinen Stromer.

Haben Sie noch etwas hinzuzufügen?

Oh ja. Sehr gerne. Durch eine gute Vorbereitung, mit der entsprechenden Erfahrung, mit Gelassenheit und mit Vertrauen ist das alles mehr als nur leistbar. Aber ich habe auch einige andere Storys erlebt, welche ich gerne schildern möchte, was ich auf dieser Strecke an den Ladepunkten erlebt habe.

Viele sind eben nicht vorbereitet. So hatte ich zwei Fälle an einem Ladepunkt, welche schlichtweg den falschen Zugang hatten und somit nicht laden konnten. Einer wusste sogar nicht einmal, dass man dafür einen Zugang braucht. Ich für mich kann eines sagen: Ich hatte keinen einzigen Ausfall, alle Ladepunkte haben funktioniert und überall konnte ich den Zugang herstellen. An einem Ladepunkt entsprach die abgegebene Ladeleistung (20kW) nicht der Ladeleistung (50kW), wie vereinbart.

Auf der gesamten Wegstrecke hatte ich einen Durchschnittsverbrauch von ca. 13kWh.

Ein größeres Fahrzeug hätte mindestens doppelt so viel verbraucht.

Somit war nicht nur mein CO₂-Fußabdruck optimal, sondern auch die Energieeffizienz. Nur schade, dass das nicht bewertet wird.

Mir ist bewusst, dass schon viele vergleichbare Reisen unternommen haben und zu einem ähnlichen Ergebnis kamen. Doch was mir wichtig ist, dass die, welche die Gesetzgebung aktiv mitgestalten diesen Erfahrungsschatz teilen. Wir gehören dazu. Wir wissen wovon wir reden und bringen unsere Erfahrungen aus der Praxis mit ein. Aus der Praxis für die Praxis. Das ist das, was uns von den anderen unterscheidet. Ich wünsche mir, dass ein Scheuer, Altmaier, Merkel und Co. sowie künftige (Regierungs-)Verantwortliche genau solch einen Erfahrungstest selbst machen und sich gemeinsam mit uns auf eine CO₂-freie und effiziente Reise machen.

Anmerkung

Auf der gesamten Strecke habe ich effektiv ca. 189 kWh benötigt.

Ein Solarcarport mit 2,5kWp installierter PV-Leistung (ca. 20m² Fläche) erwirtschaftet im Jahr ca. 2.400 kWh. Das entspricht 15.870km elektrischer Reichweite.

Graphik: Google.de

Markus Emmert

Vorstand Bundesverband eMobilität e.V.

