

Elektroauto ID 3 billiger als ein Golf?

Von Frank Wald

Es gibt viele Einwände gegen E-Autos. Zu den gewichtigsten gehören neben der mangelhaften Ladeinfrastruktur und den unzureichenden Batteriekapazitäten sicher die Anschaffungs- und Unterhaltskosten. Das muss allerdings nicht so sein, wie Volkswagen am Beispiel seines noch für diesen Sommer geplanten kompakten Stromers ID 3 vorrechnet.

VW begreift sich „als Treiber für E-Mobilität“ – auch wenn davon bislang noch nicht viel zu sehen ist. Die Käufer des ID 3 warten noch auf die Auslieferung und in Wolfsburg will sich nach wie vor niemand auf ein genaueres Datum als Sommer 2020 festlegen. Gesetzt sind dafür weiterhin ehrgeizige Ziele: Bis 2024 wollen die Wolfsburger 33 Milliarden Euro in die Elektromobilität investieren, ein Jahr später sollen mit bis zu 1,5 Millionen E-Autos deutlich mehr als geplant produziert sowie bis Ende des Jahrzehnts (2029) 75 neue Modelle auf dem Markt sein.

„Das Interesse der Kunden an der E-Mobilität wächst – auch in Corona-Zeiten“, sagt Silke Bagschik, die bei VW für die Vermarktung der E-Autos verantwortlich ist. Vom e-Up sind bis Ende März 20.000 Bestellungen eingegangen, die Einführungs-Edition des ID 3 haben 37.000 Kunden in Europa geordert. Deshalb habe VW seine Volumenprognosen auch noch einmal nach oben korrigiert. Das gelte sowohl für Privatkunden wie auch für Flottenmanager und Dienstwagenfahrer, die angelockt von den monetären und steuerlichen Anreizen genau verstünden, welche Vorteile die Stromer in den für gewerbliche Nutzer so entscheidenden Total Cost of Ownership (TCO) haben. Denn „mal abgesehen von dem Spaß, den Elektroautos machen, sind sie auch rein rational die bessere Wahl“, sagt Silke Bagschik und rechnet vor, wie in eben diesen laufenden Gesamtkosten auf den Monat gerechnet das Elektroauto im Vergleich die kostengünstigere Alternative ist.

So kommt etwa die knapp 30.000 Euro teure Basisversion des ID 3 mit 45 kWh-Akku und 330 Kilometer Reichweite nach Abzug der Umweltprämie (6570 Euro) auf einen Listenpreis von 23.430 Euro. Damit kostet sie schon mal in der Anschaffung 3200 Euro weniger als der ähnlich starke Golf Life 1,5 TSI mit 130 PS und ist knapp 5000 Euro günstiger als ein Golf Life 2.0 TDI-Diesel. Betrachtet man nun noch die laufenden Kosten, sind durch die niedrigere Versicherungsklasse, die reduzierten Wartungskosten, den Wegfall der Kfz-Steuer sowie den geringeren Verbrauchskosten (Sprit vs. Strom) noch einmal Einsparungen von 70 Euro im Monat drin. Vor allem beim Verbrauch könnte wegen der zu erwartenden CO₂-Bepreisung das Pendel in Zukunft noch mal deutlicher zugunsten des E-Autos ausschlagen. „Wir erwarten, dass bei den laufenden Kosten durch die weitere Förderung und Entwicklungen am Markt noch weitere Vorteile entstehen“, sagt Silke Bagschik.

Ähnliches gilt für den Restwert, prognostiziert Volkswagens Vertriebsleiterin der E-Mobilitätssparte. Ausgehend von der Annahme, dass es in Zukunft „garantiert eine steigende Nachfrage nach gebrauchten batteriegetriebenen Fahrzeugen“ geben wird und dem „hohen technologischen Stand“ des ID 3, blieben die Modelle in punkto Werterhalt und Wiederverkauf sehr stabil. Bei der Batterietechnologie erwartet Silke Bagschik in den nächsten Jahren keine Verdoppelung der Reichweite, sodass sich das Restwertrisiko in Grenzen hält.

VW geht davon aus, dass deshalb auch die Privatkunden zu 80 Prozent ein Leasing-Modell nutzen werden. Dafür sprechen neben den verbindlichen Kosten der monatlichen

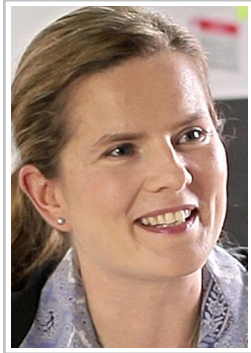
Raten nicht zuletzt die verbleibende allgemeine Unsicherheit angesichts einer wenig vertrauten Technologie. Dem wollen die Wolfsburger mit drei einfachen Leasing-Paketen S, M und L mit je unterschiedlichen Wartungs- und Serviceumfängen begegnen. Abhängig von den üblichen Leasingparametern wie Vertragsdauer, jährliche Laufleistung und Anzahlung ergeben sich so für jeden planbare und transparente monatliche Kosten. Wie hoch die Leasingraten konkret ausfallen, will VW erst zum offiziellen Verkaufsstart des ID3 bekannt geben. Es ist aber davon auszugehen, dass sie sich auf Golf-Niveau bewegen wird.

Weitere Anreize für potenzielle ID-3-Kunden sind zum einen die Wallbox fürs heimische Laden, die mit 399 Euro sehr günstig kalkuliert ist, „um das täglichen Leben mit dem Laden zu vereinfachen“, wie Silke Bagschik betont. Zum anderen erhält jeder ID-Käufer eine integrierte „WeCharge“-Ladekarte, mit der er neben einem verbilligten Tarif an den Ionity-Schnellladesäulen auf der Autobahn Zugang zu einem öffentlichen Ladenetzwerk mit 150.000 Ladepunkten in ganz Europa bekommt.

Unterm Strich sind für VW damit die Vorurteile gegen die angeblich zu teuren und unerschwinglichen E-Autos hinfällig. Sowohl in punkto Anschaffungspreis – wenn auch erst nach Abzug der üppigen Umweltprämie – als auch bei den laufenden Kosten unterbietet der ID 3 inzwischen vergleichbare Benziner und Diesel. „Die Kosten sind kein Argument mehr gegen, sondern für das E-Auto“, sagt Silke Bagschik.

Was aber, wenn die staatliche Förderung irgendwann wegfällt, der Spritpreis, wie zurzeit zu sehen, einbricht und die Kfz-Steuer auch für Elektroautos fällig wird? „Das wäre natürlich kontraproduktiv“, gibt die VW-Managerin zu. Aber so wie der Spritpreis sich wieder normalisieren werde, würden künftige Förderungen und Besteuerungen ganz sicher nicht zu Lasten der Elektromobilität gehen. Schließlich gelte es, CO2 als klimaschädliches Gas Nummer Eins zu verhindern. Und da ist man mit Fahrzeugen, die CO2-neutral unterwegs sind, immer besser dran. „Die sichere Wahl für die Zukunft ist da das Elektroauto“, sagt Silke Bagschik, sagt aber nichts über die Art der Stromerzeugung. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Silke Bagschik

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Silke Bagschik

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



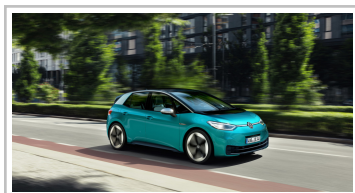
Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



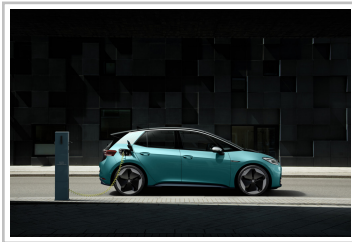
Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



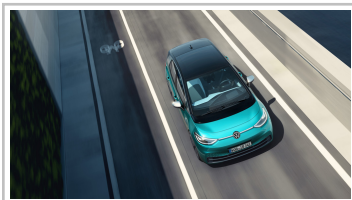
Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



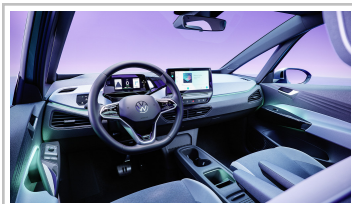
Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Herbert Diess, Silke Bagschik, Jochen Sengpiehl, Klaus Bischoff.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen ID 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen