
Alte Elektroautos: Erfahrungen aus den USA

Von Jens Meiners, cen

„Gebrauchtes Elektroauto kaufen: So machen Sie keine Fehler“: So verweist der ADAC auf eine Kaufberatung, mit welcher „der elektrische Gebrauchtkauf gut gelingt“. Zwar rät der Club, man solle den Reichweitenangaben nicht trauen und regt an, die Akkus prüfen zu lassen, denn „je mehr Ladezyklen, desto stärker die Alterung“. Doch es wird gleich wieder beschwichtigt: „Grundsätzlich ist das Risiko aber ähnlich wie beim Gebrauchtwagenkauf eines Verbrenners.“ Auch da sei ja ein bei hohen Laufleistungen („ab 200.000 Kilometer“) „vermehrter Ölverbrauch bis hin zu einem kapitalen Motorschaden wahrscheinlicher“.

Mit ihren Garantien wollen die Autohersteller die letzten Bedenken ausräumen: Nach acht Jahren und 160.000 Kilometern – so die Regelung bei den meisten von ihnen – sollen die Akkus noch 70 Prozent Kapazität aufweisen. Manche Hersteller weichen leicht davon ab, doch dies ist weitgehend Standard.

Alles paletti also in der Elektrowelt? Nicht unbedingt. Denn bei der Einordnung der Reichweite ist zu bedenken, dass sich die sehr optimistischen Herstellerangaben in der Realität auch unter größter Anstrengung, etwa mit abgeschalteter Heizung oder Klimatisierung, ohne Radionutzung und bei sehr langsamer Fahrweise, nicht erreichen lassen. Selbst der elektroaffine ADAC räumt ein: „Je nach Bedingungen und Einsatzszenarien können so z.B. im Winter aus 200 Kilometer Reichweitenangabe im Extremfall nur 100 Kilometer werden.“

Und aus diesen hypothetischen 100 statt 200 Kilometern werden dann 70 Kilometer, bevor der Akku zum Garantiefall wird. Die Werte lassen sich übrigens problemlos auf moderne Elektroautos extrapolieren, die mit angeblichen Reichweiten von 400 Kilometern und mehr die Backen aufblasen.

Und noch ein anderer Aspekt sei hervorgehoben: Acht Jahre, das klingt zwar alt. Doch laut Statistik liegt das durchschnittliche Alter der aktuell zugelassenen Autos momentan bei 9,8 Jahren. Und der weit überwiegende Teil dieser Autos verrichtet den Dienst, regelmäßig geprüft, in zuverlässiger und kostengünstiger Präzision.

Der Leaf als Beispiel

Noch gibt es wenige Erfahrungen mit alten Elektroautos, denn die Deutschen haben sich beim Kaufverhalten lange Zeit großer Zurückhaltung befleißigt. Anders die Amerikaner: Dort setzte der politische Rückenwind früher ein, man gibt neuen Technologien bereitwillig eine Chance und blickt stets optimistisch auf verheißungsvolle Zukunftsvisionen. Die hohen Verkaufszahlen in einer frühen Phase erlauben einen Blick darauf, was mit den Elektroautos passiert ist, die vor einem Jahrzehnt verkauft wurden.

Eines der erfolgreichsten von ihnen war und ist der Nissan Leaf; er wurde in den USA früher eingeführt und in sehr viel größeren Stückzahlen verkauft als in Deutschland. Nach der Präsentation im Sommer 2009 gingen 20.000 Vorbestellungen ein, bis heute wurden in den USA über 150.000 Einheiten verkauft. In Deutschland überschritten die Verkaufszahlen erst 2016 die Marke von 1000 Einheiten pro Jahr und lagen meist bei rund einem Zehntel der US-Zahlen.

Für den frühen Einstieg in die E-Mobilität mussten die Eigner erhebliche finanzielle Opfer bringen: Im Modelljahr 2011 kostete der Leaf mindestens 32.780 Dollar; für ein paar tausend Dollar weniger gab es damals zum Beispiel das SUV Nissan Murano mit 3,5-Liter-V6. In Deutschland wurde ebenfalls zugelassen: Stolze 36.990 Euro wurden bei der Markteinführung – ein Jahr nach den USA – fällig.

Doch dafür kam man mit der 24-kWh-Batterie und einem 80-kW-Motor (109 PS) laut NEFZ immerhin bis zu 175 Kilometer weit, und selbst in den USA versprach man gemäß dem viel realistischeren EPA-Zyklus reale 117 Kilometer. An der Schnellladesäule sollte der Akku binnen 30 Minuten wieder voll sein.

Jetzt stellt sich heraus: Mit vielen der gar nicht so alten Elektroautos ist kaum noch etwas anzufangen, der Leistungsabfall der Batterien ist teilweise katastrophal. Manche von ihnen haben noch akzeptable Reichweiten, andere kommen keine 50 Kilometer mehr weit. Nur noch kurze Strecken können Besitzer dieser einst so teuren Fahrzeuge zurücklegen. Sie eignen sich teilweise allenfalls als Ersatz für Fahrräder oder Golfcaddys, vielleicht auch als Auto für Fahranfänger, deren Eltern den Aktionsradius strikt eingrenzen wollen.

Unter Besitzern herrscht weitgehend Konsens, dass sich ein Austausch der Batterien nicht lohnt – ein Problem, das auch in Deutschland existiert. Im Februar 2020 berichtete die Webseite elektroauto-news.net von Kostenvoranschlägen in Höhe von bis zu 22.050 Euro für einen Austausch-Akku für einen 2016er-Leaf.

Gespräch mit einem Autohändler

Unser Gewährsmann in den USA ist Steven Lang, Autohändler in Atlanta/Georgia und Gründer eines Langzeit-Qualitäts-Index mit einer Datenbank von über 2,7 Millionen Fahrzeugen. Er erzielt mit Elektroautos ungefähr zehn Prozent seines Umsatzes - und sieht unmittelbar, wie sich die Autos im Alltagseinsatz bewähren. Hier berichtet er aus der Praxis:

In welchem Zustand sind die Leafs nach fünf, acht oder zehn Jahren?

„Das hängt nicht zuletzt davon ab, wie sehr sie der Hitze ausgesetzt waren. Atlanta liegt im Süden der USA und hat relativ hohe Temperaturen und Luftfeuchtigkeit, jedenfalls vom späten Frühling bis zum Frühherbst. Die fünf Jahre alten Leafs haben gewöhnlich noch 70 bis 85 Prozent Batteriekapazität, abhängig davon, ob sie in einer Garage oder draußen standen und wie oft sie gefahren wurden. Die acht Jahre alten Modelle sind wegen ihrer anderen Batteriearchitektur in weitaus schlechterem Zustand. Und die meisten zehn Jahre alten Leafs, die ich auf Auktionen sehe, sind so gut wie tot.“

Wieviel Reichweite haben die älteren Autos eigentlich noch?

„Bei einem 2013er-Modell sind es meistens zwischen 55 bis 80 Kilometer, obwohl ich auch schon sehr viel weniger gesehen habe.“

Ist der Verfall der Ladekapazität ein Leaf-spezifisches Problem oder betrifft es beispielsweise auch frühe Teslas?

„Teslas ist weitaus besser, weil Batteriearchitektur, Software und Kühlung deutlich moderner sind. Das Kühlsystem des Leaf ist für wärmere Gegenden nicht ausreichend.“

Wofür sind die frühen Leaf mit ihrer geringen Reichweite überhaupt noch zu gebrauchen?

„Es gibt in den Ballungszentren Menschen, die sich kaum außerhalb eines Radius von zehn bis 15 Kilometern bewegen. Für sie könnte so ein Auto noch funktionieren. Aber die fortlaufende Verschlechterung der Batterien wird dafür sorgen, dass auch dies nur ein paar Jahre lang funktioniert.“

Was wird für so ein Auto denn noch bezahlt?

„Es ist mir offengestanden noch nie gelungen, einen Leaf mit weniger als neun von zwölf Balken Batteriekapazität zu verkaufen. Das entspricht 67 bis 75 Prozent.“

Was passiert denn mit den älteren Autos?

„Viele von ihnen landen im so genannten Wholesale Heaven und werden auf den großen Händlerauktionen verschleudert. Ich nehme an, dass viele andere irgendwo in Garagen stehen und von ihren Eignern nur noch begrenzt eingesetzt werden.“

Hat sich an der Situation über die Jahre etwas verbessert?

„Die ab 2015 verwendete Lizard-Batterie hält deutlich länger, und deshalb könnte man sie eigentlich auch in die Fahrzeuge der ersten Generation einbauen, um sie am Laufen zu halten. Es stimmt mich traurig zu sehen, wie sich beispielsweise Volkswagen anstrengt, um die damals verkauften TDI-Modelle weiter auf der Straße zu halten, während Nissan die Probleme einfach ignoriert.“ (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Nissan Leaf (2013).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Steven Lang, Autohändler aus Atlanta/Georgia und Gründer eines Langzeit-Qualitäts-Index in den USA mit einer Datenbank von über 2,7 Millionen Fahrzeugen. Er handelt auch mit gebrauchten Elektrofahrzeugen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lang



Steven Lang, Autohändler aus Atlanta/Georgia, verkauft auch gebrauchte Nissan Leaf der ersten Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lang



Steven Lang, Autohändler aus Atlanta/Georgia, verkauft auch gebrauchte Nissan Leaf der ersten Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lang



Steven Lang, Autohändler aus Atlanta/Georgia, verkauft auch gebrauchte Nissan Leaf der ersten Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lang



Nissan Leaf (2015).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Leaf (2015).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Leaf (2013).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Leaf (2013).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Leaf (2013).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Batterie des Nissan Leaf der ersten Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net
