

Im Kältetest: Reichweiten bei Batterie-Autos brechen ein

Der Winter bringt Elektroautos an den Rand der Nutzbarkeit. Das ist keine überraschende Erkenntnis, weil deren Batterien im Winter mehr Verbraucher versorgen müssen, ihre Chemie wegen der niedrigen Temperaturen aber weniger leistungsfähig ist. Was man heute realistisch von einem batterieelektrisch betriebenen Auto erwarten kann, zeigt das Ergebnis des „Auto Bild“-Kältetests von fünf E-Modellen.

Bei winterlichen Bedingungen mussten sich der BMW i3, Tesla Model S, Nissan Leaf, Renault Zoe und Mitsubishi i-MiEV in sieben Disziplinen beweisen: Bremsen, Traktion, Handling, Heizen, Reichweite, Sicherheitsausstattung und Preis. Besonders beim Reichweiten-Test zeigten sich teils dramatischen Einschränkungen. Bei vier von fünf Testkandidaten sackte die Reichweite auf unter 70 Kilometer ab. Nur der Tesla brachte es auf Grund seines gewaltigen 85-kWh-Akkus auf mehr als 200 Kilometer. Beim Renault Zoe reichte der Akku sogar nur für 58,9 Kilometer. Da kann das Pendeln zur Arbeit an kalten Wintertagen zum riskanten Rechenexempel werden, vor allem, wenn Pendler-Staus oder Umleitungen drohen. Insgesamt brechen die Reichweiten bei Kälte, verglichen mit Angaben auf den Internetseiten der Hersteller um rund 60 bis 70 Prozent ein:

Tesla Model S, 85 kWh-Akku, offizielle Reichweite 502 km, im Wintertest 206 km
Nissan Leaf, 24 kWh-Akku, offizielle Reichweite 199 km, im Wintertest 69,1 km
BMW i3, 21,6 kWh-Akku, Reichweite 130 bis 160 km, im Wintertest 61,4 km
Mitsubishi i-MiEV, 16 kWh-Akku, Reichweite 150 km, im Wintertest 61,3 km
Renault Zoe, 22 kWh-Akku, Reichweite 100 bis 150 km, im Wintertest 58,9 km.
(ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Mitsubishi i-MiEV.



Tesla Model S.



BMW i3.



Nissan Leaf.



Renault Zoe.
