

Detaillierte technische Infos zum neuen Audi Q8 e-tron hier im PDF "Basisinfo" 12/2022

Beitrag von „coala“ vom 11. Januar 2023 um 07:28

Servus,

nachdem ich nun schon mehrfach so ne E-Möhre gefahren bin, u.a. aus der ID.-Reihe, kann ich sagen, dass die vorgeblich so tolle Routenplanung zum Nachladen sehr oft dazu führt, dass einen das Auto von der ursprünglichen Route teils ansehnliche Strecken "abseits" lotst, nur um an eine halbwegs potente Ladesäule zu kommen. Das ist natürlich wahnsinnig ökologisch (und ökonomisch...) und zeitsparend. Besonders dann, wenn ich im Großraum München oder Ingolstadt zu Zeiten von Berufsverkehr dann im Schrittempo eine halbe Stunde zur nächsten passenden Ladesäule krieche.

Jemand der das Fahrzeug beruflich nutzt so wie ich, hat schlichtweg keine Zeit für solche "Ausfallzeiten", die einem der Kunde ja nicht bezahlt und zudem zu - streckenabhängig - erheblich längeren und umständlicheren Anfahrten führen. Das mag für Leute anders aussehen, die jeden Tag die Streck a - b ins Büro fahren oder zum Brötchenholen um die Ecke.

Das sollte man mal soweit denken, nicht bloß das eigene Einsatzprofil zu sehen, sondern dass es auch Leute gibt, die weder eine gewisse Mindestreichweite benötigen und nicht noch obendrein dann häppchenweise mehrfach eine kleine Lademenge "tanken" wollen, weil das schlichtweg noch mehr Zeitverlust und Umstandskramerei bedeutet. So was sind Milchmädchenrechnungen und keine praxistauglichen Herangehensweisen, wenn ich zig Umwege auf längeren Strecken fahren muss und mich von einer Ladesäule zur nächsten hangeln darf. Und deshalb kommt mir keine solche unausgegorene Lösung ins Haus, solange man es nicht schafft, dass man mit einem Auto mehr als 600 km unter realistischen Szenarien und nicht bloß auf dem Papier fahren kann. Ich will fahren und nicht Routenplanungen zum dauernden Nachladen abarbeiten.

Wieso soll ich mir ausschließlich Nachteile einhandeln? Zu sparen ist auch nichts in Deutschland, wenn man mal den Stromverbrauch gegen den Dieserverbrauch rechnet mit den aktuellen Zahlen, insofern witzlos im Moment. Und Autokäufer werden sich anschauen, wenn sie ihr EBV nach 6 - 8 Jahren verkaufen wollen und dann das Akkupack am Ende der Lebensdauer angekommen ist. Schon bei den "kleinen" Batterieausführungen des ID.x werden hierfür über 20.000 Euro aufgerufen. Ohne Einbau versteht sich. Das dürfte dann ein wirtschaftlicher Totalschaden vom zu erwartenden Verkaufserlös sein. Bitte mal diese Kosten noch auf die Stromkosten draufrechnen und dann mal die tatsächlichen Betriebskosten der Fuhre kalkulieren.

Fazit für mich: Zum jetzigen Stand der Technik unwirtschaftlich und keine Vorteile gegenüber meinem Diesel bietend.

Grüße

Robert