
Bekenntnisse eines Autojournalisten: Ich war bestechlich

Von Peter Schwerdtmann, cen

Jeder hat seinen Preis – Dieser Einsicht nähert sich jeder in der Hoffnung, sie werde niemals auf die eigenen Lieben und schon gar nicht auf einen selbst zutreffen. Seit Donnerstag ist es vorbei mit der Illusion von der eigenen Unbestechlichkeit. Ich habe bei einem Autohändler in unserer Kleinstadt mein neues Auto abgeholt – ein Elektroauto. Dabei habe ich bisher keine Chance ausgelassen, meiner Umgebung deutlich zu sagen, dass ein Elektroauto solange nicht gut für die Umwelt ist, solange der Strom zu großen Anteilen aus Kohle stammt und die Batterie uns in eine neue Abhängigkeit treibt – Lithium statt Erdöl.

Als ich vom Hof des Händler rolle, finde ich meine Entscheidung goldrichtig, das Kreuz bei der großen, der 64 kWh-Batterie gesetzt zu haben für mehr als 400 Kilometer Reichweite und mich für den starken Motor mit 395 Newtonmeter Drehmoment und 204 PS entschieden zu haben. Ich genieße den Spurt an der ersten Ampel des frischen Autolebens und schleiche schließlich unbemerkt auf den Hof.

Unbeschwerte Bewegung

Dieses Gefühl der leichtfüßigen, unbeschwerten Bewegung überrascht mich nicht. Mein erstes Elektroauto habe ich 1973 gefahren, als die Wolfsburger Forscher und Entwickler uns zeigen wollten, was sie damals alles konnten. Seitdem sind viele dazugekommen. Doch sie alle haben an meinen Überzeugungen nichts ändern können. Ich werde weiterhin anarbeiten gegen die Verschwörungstheorie von der allein selig machenden Elektromobilität. Noch verharren die Politik und viele Medien in dem Glauben, der Batterieantrieb rette das Klima.

Scheinbar brauchen wir das Elektroauto wirklich, allerdings nicht für die Umwelt, sondern als Messlatte für den Gehorsamssprung der Industrie über die Hürden der Europäischen Union mit ihren Grenzwerten. Auch wenn alle so tun, als könne nur der Verkehr und sein fundamentaler Wandel die Welt retten. Der Verkehr (Autos, Schiffe, Bahnen und Flugzeuge) ist mit seinem Anteil von rund 15 Prozent an den Klimaemissionen nicht dazu in der Lage. In Europa sind rund 260 Millionen Fahrzeuge auf den Straßen, weltweit 1,4 Milliarden – alle mit Verbrennungsmotoren. Meine und viele Millionen weitere Kaufentscheidungen für ein Elektroauto werden daran nichts ändern können. Die Verbrenner werden die Szene beherrschen. Für die muss uns etwas einfallen, wenn wir ihren Einfluss auf das Klima zurückdrängen wollen.

Gutmenschen-Image als netter Nebeneffekt

Nun gut, ein Elektroauto wie mein Hyundai Kona EV emittiert nichts, auch keine Stickoxide. Und weniger Abgase in dicht bewohnten Quartieren sind ein Wert an sich. Durch diese Gebiete bewege ich mich nun als Gutmensch. Ich kann nicht sagen, dass mir das missfällt. Doch hat mir dieser nette Nebeneffekt fürs eigene Image bei meiner Kaufentscheidung nicht helfen können. Dabei ging es mir um handfeste Vorteile des Elektroantriebs, denn ich lebe in einer eher ländlichen Kreisstadt im Einzugsbereich einer Großstadt.

Früher wohnten wir mittendrin. Hätten wir unsere schöne Altbauwohnung von damals im dritten Stock noch, hätte ein Elektroauto bei mir auch keine Chance gehabt: keine Parkplätze vor der Tür und schon gar keine Ladestationen in der Nähe. Und eine Kabeltrommel wäre auch keine Lösung gewesen. Jetzt wohne ich in einem alten

Bergarbeiterhaus von 1887 und finde dort trotz des Alters von 133 Jahren gute Verhältnisse für ein Elektroauto vor: großer Hof und besonders die große Garage mit Stromanschluss. Das passt. Meine normalen Strecken führen mich in die City oder zum Flughafen – hin und zurück knapp 100 Kilometer. Mein E-Mobil wird also kein Cityflitzer, sondern ein Pendlerauto.

Deswegen habe ich mir eines ausgesucht, dass wahrscheinlich nur einmal in der Woche an die Dose muss. Als SUV-Verwöhnter ziehe ich deren Architektur (hoch statt lang) vor. Außerdem wollte ich es eine Nummer kleiner als bisher, aber mit Power. Schließlich habe ich schon lange Spaß daran, das sensationelle Drehmoment von Elektromotoren zu spüren. Gut ausgestattet sollte es sein, aber kein Mitglied der neuen Elektro-Premiums.

Jetzt kommt das Geld ins Spiel

An dieser Stelle kommt nun das Geld ins Spiel. 8000 Euro Zuschuss vom Hersteller und vom Staat sind ein Argument bei einem Basispreis von 42.689,08 Euro für die Top-Version mit großer Batterie und 204 PS, acht Jahren Garantie und einem Verbrauch von rund 15 kW/h auf 100 km, in der Stadt 12 kW/h. Bei den Preisen in dieser Stadt sind das keine 3,50 Euro pro 100 km. Genau dieses Umfeld ist es, das ein Elektroauto reizvoll werden lässt. Hinzu kommen die Steuererleichterungen für Geschäftsfahrzeuge. Der Staat lässt sich nicht lumpen.

Da ist dann noch der angenehme, in meinem Fall aber unverdiente Respekt der anderen, die meinen, dass Elektroautos nicht nur leise und vor Ort emissionsfrei sind, sondern auch das Klima retten. Sie wissen ja nicht, dass meine Kaufentscheidung keinen Verzicht auf den gewohnten Komfort zugunsten des Klima oder ihrer Atemluft bedeutet. Der Kona sieht gut aus, fährt sich gut mit seinem Frontantrieb, ist voll vernetzt, hat alle Assistenten an Bord und bietet auf knapp 4,20 Meter Länge viel Innenraum – trotz der großen Batterie.

Kulturwechsel gelungen

Unser Exemplar war eines der ersten, die in dem neuen Werk der Koreaner in Tschechien gebaut wurden. Deswegen lagen zwischen der Bestellung und der Auslieferung nur wenige Wochen, von denen zwei Wochen der wegen Corona schwierigen Zulassungsprozedur geschuldet waren. Ich bin zufrieden mit meinem Kulturwechsel und meiner inkonsequenten Haltung gegenüber der Elektromobilität. Alle deutschen Alternativen wären in unserem Fall spät gewesen.

In dieser Woche kommt der Elektriker und prüft den Einbau einer Wallbox. Mit meiner Haushalts-Stromstärke würde ich anderthalb Tage brauchen, um die 64-kW/h-Lithiumionen-Batterie aufzuladen. Wäre schon gut, wenn es schneller ginge. Sicherheitshalber, falls ich mehr als fünf Mal die Woche in die Stadt fahren muss.

Im Übrigen halte ich es mit einem leider schon verstorbenen Kollegen, der nach seiner Lebensweisheit lebte und arbeitete: „Jeder Journalist ist bestechlich. Man weiß nur nicht, was er schreibt.“ Nun also auch ich. Ich habe mich von meinem Staat bestechen lassen und leiste damit einen Beitrag zum Klimawandel, einen ganz egoistischen. (ampnet/Sm)

Daten Hyundai Kona EV Premium

Länge x Breite x Höhe (m): 4,18 x 1,80 x 1,57

Radstand (m): 2,60

Motor: Permanentmagnet-, Synchronелеktromotor

Leistung: 150 kW / 204 PS

Max. Drehmoment: 395 Nm

Batterie: 356-Volt-Lithiumionenbatterie, 64,0 kWh

Höchstgeschwindigkeit: 167 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.
Reichweite: überland 484 km / innenstädtisch 660 km
Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 0g/km vor Ort
Normverbrauch: 14,7 kW auf 100 km
Leergewicht / Zuladung: 1804 kg / 366 kg
Kofferraumvolumen: 332 Liter, erweiterbar auf 1117 Liter
Max. Anhängelast: 300 kg
Wendekreis: 9,56 m
Bodenfreiheit: 170 mm
Räder / Bereifung: 7.0J 17 ET50 / 215/55 R 17 94V
Wartungsintervalle: 15.000 Km
Garantie: 8 Jahre
Basispreis (mit kleinerer Batterie): 34.850 Euro
Testwagenpreis: 42.689,08

Bilder zum Artikel



Hyundai Kona EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net
