
Kommentar: Mal eben schnell laden? Von wegen!

Von Guido Borck, cen

So ein Elektroauto ist ja was Feines. Man fährt lokal emissionsfrei, ist demzufolge umweltschonend unterwegs und in Verbindung mit einem fulminanten Ansprechverhalten kommt auch der Spaß nicht zu kurz. Geht es um das Aufladen, kommt teils wenig Freude auf. Manchmal ist es gar nicht so einfach einen Plug-in-Hybriden oder ein Elektroauto aufzuladen. Die Tücke steckt oft im Detail. Ein Erfahrungsbericht von nur einem Tag im Leben eines Autotesters.

Ein Elektroauto ist eigentlich nur für Eigenheimbesitzer interessant

Unser Testwagen ist ein Elektroauto – also ideal für das urbane Umfeld. Tagsüber fahren und nachts Strom zapfen. Daher sind auch die rund 20.000 öffentlichen Ladepunkte zumeist auch in den Großstädten angesiedelt. Idealerweise laden die meisten Fahrer von Elektroautos jedoch zuhause. Schließlich sollte eine heimische Tankstelle in Form einer Wallbox zur Grundausrüstung eines jeden E-Mobil-Besitzers gehören.

Wohl dem, der ein Eigenheim besitzt

Bei Mietern wird es hingegen schwieriger. Im besten Fall dient eine Garage oder Tiefgarage als zentrale Ladestation. Bei Laternen-Parkern sieht's hingegen schlecht aus. Mal eben ein Ladekabel aus der Wohnung zum Auto ziehen, ist viel zu gefährlich. Was ist, wenn ein Fußgänger über das verlegte Kabel stolpert? Daher muss sich auch der Autor für seinen Test mit dem Elektroflitzer nach einer öffentlichen Lade-Alternative umschaun.

Die City bietet jede Menge freie Ladepunkte – könnte man meinen
Wir schreiben das letzte Pfingstwochenende. Die Stadt ist wie leergefegt. Viele Mitmenschen haben die Corona-Lockerungen für einen Kurzurlaub genutzt und sind verreist. Ideale Bedingungen, um an einer der vielen Ladestationen Strom zu tanken. Die Chance, eine freie Zapfstation zu finden dementsprechend groß. Könnte man meinen. Insbesondere, weil unser E-Mobil aktuell noch eine Restreichweite von 20 Prozent aufweist. Doch gerade an Wochenenden oder Feiertagen kommt es häufig vor, dass die Ladepunkte schlichtweg rund um die Uhr belegt sind. Geladen wird nicht. Dort stehen reihenweise E-Fahrzeuge mit eingestöpseltem Ladekabel, die aber längst vollgetankt sind. Anderen Ladewilligen wird deshalb der Zugang verwehrt.

Kein Einzelfall, wie Fahrer von Elektrofahrzeugen häufiger berichten. Mal eben das andere Fahrzeug einfach abstecken geht aber nicht, da sich der Stecker beim Laden automatisch verriegelt. Diesen Anschluss kann nur vom Fahrzeugbesitzer selbst wieder gelöst werden. So wird sicher gestellt, dass der Ladevorgang nicht von Fremden unterbrochen werden kann und das teure Ladekabel nicht gestohlen wird. Das löst aber keinesfalls unser Problem. Unser Stromer verlangt nach neuer Energie. Er will und muss geladen werden. Somit nimmt die Odyssee durch die City ihren Anfang.

Das Ladeproblem ist hausgemacht

Der Grund für die „vergessenen E-Fahrzeuge“ ist einfach. Das Laden seitens der örtlichen Stromversorger ist oftmals kostenlos. Steht ein vollgesaugter Elektroflitzer an einer Gratis-Ladestation, muss weder für die getankte Strommenge noch für die Standzeit gezahlt werden. Daher interessiert es die Besitzer momentan auch wenig, ob andere die Zapfstelle nutzen müssen oder nicht.

Jedoch haben die lokalen Stromanbieter die Problematik inzwischen erkannt und wollen schon in naher Zukunft Geld verlangen – sowohl für die entnommene Ladeleistung als auch für die Parkzeit. Dadurch wäre die Problematik der blockierenden E-Autos bald gelöst. Die Tarife variieren jedoch ja nach Anbieter regional und schwanken zwischen gut 30 Cent pro Kilowattstunde bis hin zu 79 Cent für einen der Super-Charger an den Autobahnrastplätzen.

Smartphone-Apps unterstützen die Suche nach Ladepunkten

Bei der Suche nach Alternativen helfen Navigationssysteme in den E-Mobilen. Gute Systeme zeigen sogar an, ob der vorgeschlagene Ladepunkt gerade besetzt oder frei ist. Standard ist das bei erschwinglichen Elektrofahrzeugen aber noch längst nicht. Daher gibt es reichlich Smartphone-Apps, die in Echtzeit und häufig zuverlässiger arbeiten. Wenn auch nicht immer einwandfrei. Der nächste angesteuerte Ladepunkt wurde im Handy als vakant angekündigt, beim Eintreffen tanken hier jedoch gleich zwei Fahrzeuge. Aufladen? Keine Chance!

Doch wurde die dritte Lademöglichkeit längst ermittelt. Nur hat sich durch das viele Hin- und Herfahren unsere Situation inzwischen verschlimmert. Mittlerweile ist die Batteriekapazität unseres Stromers auf unter 20 Prozent gesunken. Wir brauchen händeringend frischen Saft. Und: Wenn ein Elektroauto mit leeren Akkus stehenbleibt, dann steht es wirklich. Mit einem Reservekanister mal eben Nachtanken, funktioniert zwar bei Autos mit herkömmlichem Verbrennungsmotor, in unserem Fall jedoch logischerweise nicht. Sind die Lithium-Ionen-Zellen leer, hilft da nur noch Abschleppen bis zum nächsten Ladepunkt.

Das Aufladen beim Discounter erweist sich als frustrierend

Der liegt nur 3,6 Kilometer weit entfernt. Das schafft unser Elektromobil noch locker. Hier wurde jedoch so blöd geparkt, dass nicht geladen werden kann. Durch das gedankenlose Parken reicht das Ladekabel nicht an die Säule heran. Es fehlen 15 Zentimeter, die uns Scheitern lassen. Besonders ärgerlich, doch vom Ehrgeiz angespornt ist bereits eine neue Stromtankstelle ausgesucht. Bei der Ankunft folgt dann die nächste Überraschung. Der gewählte Ladepunkt befindet sich auf einem Discounter-Parkplatz. Eigentlich praktisch, Einkaufen, Laden und weiter surren. Aber es ist Pfingstsonntag. Der Supermarkt folglich geschlossen und ein Aufladen außerhalb der Geschäftszeiten ist hier unmöglich.

Frust macht sich breit und die ersten Fragen tauchen auf. Warum zeigt die Handy-App nicht im Vorfeld an, dass es sich um einen Discounter handelt und hier und heute nicht geladen werden kann? Wir verstauen das Ladekabel erneut und suchen nach weiteren Alternativen. Eine erscheint prompt auf dem Handy und ist nur 1,6 Kilometer weit weg. Während wir uns auf den Weg dorthin begeben mahnen die Warnlampen im Auto weiterhin, alsbald ans Stromnetz zu gehen. Langsam macht sich der Angstschweiß breit, aber unser Fahrzeug schafft auch diese Etappe ohne Murren. Dementsprechend groß ist die Hoffnung.

Laden mit 50 Kilowattstunden, doch der Zugriff misslingt

Die nächste Ladestation ist eine von der schnelleren Sorte und powert mit einer Leistung von bis zu 50 Kilowattstunden. Also müsste der Vorgang dementsprechend fix vonstatten gehen. Jetzt heißt es zum zigsten Mal Kofferraum auf, Kabel raus und anstöpseln. Noch eben schnell den QR-Code an der Ladesäule mit dem Smartphone einscannen. Sofort erscheint auf dem Display der Hinweis, dass eine Verbindung mit dem Auto aufgebaut wird. Völlig normal, da der Zapfpunkt vor dem eigentlichen Ladevorgang zuerst mit dem Auto kommuniziert. Hierbei werden wichtige Informationen ausgetauscht, wie etwa der aktuelle Akkuzustand oder die derzeitige Batterietemperatur.

Eine Verbindung kommt aber selbst nach drei Minuten nicht zustande. „Ladeprozess verweigert“, antwortet das Display der Ladestation. Darum wiederholen wir den Vorgang erneut. Selbst nach dem fünften Versuch scheitern wir kläglich, der Zugang bleibt uns weiterhin verwehrt. Ein Mercedes-Fahrer, der nebenan gerade seinen Plug-in-Hybriden absteckt, beobachtet unseren Misserfolg. Der nette Herr hat Mitleid und bietet seine Hilfe an. Nun scannt er mit seinem Smartphone den QR-Code ein und wir verfolgen gemeinsam, was passiert. Aber auch ihm wird der Ladeprozess verweigert und nun gibt es zwei Personen, die sich vor der Säule fragend und achselzuckend angucken. Na wenigstens wurde sein Fahrzeug anstandslos befüllt, denke ich und mache Schluss für heute. Feierabend!

Der Autor dieser Zeilen hat die Nase gestrichen voll und beschließt, sein Vorhaben endgültig abzubrechen. Mit nur noch 20 Kilometern Restreichweite, völlig resignierend und im Eco-Modus kriecht er als Verkehrshindernis nach Hause. Morgen ist auch noch ein Tag. Und siehe da: Dieselbe Ladestation, die gestern noch den Zugriff verweigert hatte, lädt unseren Testwagen nun auf, als wäre nichts gewesen. Dieses Phänomen konnte nicht einmal der Stromanbieter auf Nachfrage erklären. Mal eben schnell Laden? Von wegen, flott geht anders. Daher sollte man immer auf die Restreichweite achten. (ampnet/gb)

Bilder zum Artikel



Guido Borck, unser Auto am Steuer eines Elektro-Jaguars.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar