
ED 1000: Mit dem Cupra Born beim Stromer-Marathon

Von Jens Riedel u. Frank Wald, cen

Nein, Gelsenkirchens Stadtteil Heßler stand definitiv nicht auf unserem Reiseplan, und erst recht nicht die touristisch wenig attraktiven tristen Tanklager am Stadthafen. Die Freude am Ziel war dennoch groß, nein, riesig: Eine freie, nicht defekte Schnellladesäule an einer Tankstelle sorgte für eine spürbare Senkung des Stresspegels. Ratzfatz zog sich der Cupra Born wie ausgehungert Strom mit über 170 Kilowattstunden in die nur noch zu elf Prozent gefüllte Batterie, die nur noch für 48 Kilometer gereicht hätte.

Der Umweg von fast zehn Kilometern war der Ladestation einer anderen Tankstelle nahe der Autobahn geschuldet. Dort hatte ganz gemächlich ein VW E-Up mit 27,7 kW an einer 150-kW-Säule geladen, während der zweite, noch freie CCS-Stecker schlichtweg außer Betrieb war. Es war nicht der einzige defekte Stromspender auf der „ED 1000“, bei der 18 Elektroautos unterschiedlichster Bauart und Batteriekapazitäten demonstrieren sollten, dass sie an einem Tag über 1000 Kilometer abspulen können. Vom Always U5 über den Kia EV6 und das Brennstoffzellenfahrzeug Hyundai Nexo bis hin zum potenten Porsche Taycan und kleinen Fiat 500e waren die unterschiedlichsten Elektroautos vertreten. Seat schickte den auf 170 kW (231 PS) erstarkten Cupra Born mit großer 77-kWh-Batterie, mit dem wir an den Start gingen.

Die vom Magazin „Electric Drive“ ausgerichtete Langstreckenfahrt startete und endete in Düsseldorf. Dazwischen ging es nach Belgien und in die Niederlande sowie über Bielefeld wieder zurück an den Ausgangspunkt. Drei Zwischenziele, eins pro Land, waren vorgegeben, damit niemand abkürzen konnte. Am Ende zählte die benötigte Zeit, die zum einen von der Reichweite des Teilnehmerfahrzeugs, zum anderen der Dauer der Ladestopps geprägt war. Welches ist auf einer langen E-Fahrt die richtige Strategie? Lange stehen, lange laden und lange fahren oder kurz anhalten, nur halb voll laden und schnell weiter zur nächsten Ladestation? Das eine oder andere Team hatte sich vorab mit Hilfe diverser Apps minutiös auf die Route und die Ladestopps vorbereitet, andere – so wie wir – fuhren einfach drauf los und googelten unterwegs nach Ladestationen in der Nähe.

Rechenaufgabe und Risiko

Ohne Vorplanung werden Langstreckenfahrten mit dem E-Auto zu einer Mischung aus Risiko und Rechenaufgabe. Je weniger Saft die Batterie an der Säule hat, desto schneller kommt neuer wieder rein. Mit zunehmender Dauer sinkt dann nach und nach die Ladeleistung und es wird immer mühsamer, den Strom in den Akku zu pressen. So schlägt das e-Management im Infotainment des Cupra Born auch standardgemäß ein Aufladen nur bis 80 statt der möglichen vollen 100 Prozent vor und versieht das mit dem entsprechenden Hinweis „Alltagsnutzung“. Nun sind 1000 Kilometer am Tag zwar keine alltägliche Fahrt, dennoch entschieden wir uns, es dabei zu belassen. Dauert es am Ende doch fast genauso lange, die restlichen 20 Prozent Strom zu ziehen, wie von 20 auf 75 Prozent zu laden.

Die 25 Minuten reichten dem Cupra dann aber in aller Regel, um ohne Reichweitenangst die nächsten 200 bis 250 Kilometer in Angriff zu nehmen. Da wir mit einer zu 90 Prozent geladenen Batterie und einer versprochenen Reichweite von 390 Kilometern starteten, gab es am Ende des über 1000 Kilometer langen Loops vier Ladestopps und eine noch vorhandene Restreichweite von gut 120 Kilometern. Wer auf der langen Reise noch ein einstündiges Mittagessen einplant, hätte Gelegenheit noch einmal komplett voll zu laden und vielleicht einmal weniger anhalten müssen.

Wie die Zukunft künftiger Ladestopps aussehen könnte, zeigt ein weitgehend überdachter

Ladepark in Hilden, der als Treffpunkt für die Teilnehmer am Tag zuvor diente. Betreiber der Anlage mit Säulen von drei verschiedenen Anbietern ist hier nämlich weder ein Energieversorger, Autohersteller noch Mineralölkonzern, sondern ein Bäcker. Er versüßt den Autofahrern den Aufenthalt mit Kuchen, Torten und frischem Salat sowie einer Außenterrasse mit Strandkörben. Wie zu hören war, gilt der Standort am Wochenende auch als Treffpunkt von E-Fahrern, die ihre Erfahrungen austauschen und gegenseitig ihre Autos präsentieren. Die charmante Idee mit der Bäckerei birgt ungeahntes Potenzial für neue Geschäftsideen: Warum nicht einen Ladepark mit kulinarischen Köstlichkeiten, selbstverständlich auch vegetarischen und veganen, einer kleinen Wellnessoase und kurzen Massageangeboten oder einer Leselounge mit breitgefächelter Auslage an Tageszeitungen und Magazinen? Oder wie wäre es mit einem auf Kurzfilme spezialisierten Kino, oder ... oder ... oder.

Statt 175 kW sind's nur 50

Gut ausgeschildert und bestückt zeigt sich das Schnellladenetz entlang der belgischen Autobahnen. Auch in den Niederlanden ist die Ladeinfrastruktur sehr gut ausgebaut, wenn auch meist nur mit 50-kW-Säulen. Ärgerlich wurde es immer dann, wenn das Infotainment oder eine App einen Ladepunkt mit 175 kW Leistung verspricht, die sich in Wahrheit dann aber nur als 50 Kilowatt entpuppen. Vorbildlich sind dagegen die FastNed-Stationen mit bis zu 300 kW-Schnellladern entlang der Autobahnen, gut sichtbar mit eigener Zufahrt und Areal neben den herkömmlichen Tanksäulen.

Mit dem Cupra Born waren wir für die 1000-Kilometer-Runde bestens ausgerüstet. Trotz seiner großen Nähe zum VW-Schwestermodell ID 3 bekam der spanische Strome von allen Seiten Lob für sein Styling, und beim sportlichen und höherwertigem Interieur hat er sowieso die Nase vorn. Wer will, kann den Wagen nun auch als Vier- statt Fünfsitzer bestellen. Bequem ist er so oder so. Die vorderen Sportsitze passen wie angegossen und sind auch auf längeren Strecken bequem, das adaptive Fahrwerk federt komfortabel und zeigt nur bei längeren Bodenwellen eine etwas zu weiche Dämpfung. Außerdem hat er bei der Leistung nachgelegt. Neben des 150-kW-Standardmotors aus dem VW-Konzern gibt es künftig auch eine Version mit 170 kW (231) PS und großer 77-kWh-Batterie (netto) statt des 58-Kilowattstunden-Akus.

Damit regelt der Cupra im „Range“-Modus zugunsten der Reichweite bei autobahnkonformem Tempo 130 ab, in den anderen Fahrprofilen zeigt der Tacho bis maximal 165 km/h. Das gilt sowohl für die Komfort- als auch für die Performance-Einstellung mit dynamischeren Ansprechverhalten – und leider auch für den „Cupra“-Modus. Wer sich durch den prominent am Lenkrad platzierten Druckknopf eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit verspricht, und sei es nur auf das Niveau eines VW ID 4/5 GTX (180 km/h), der muss enttäuscht feststellen: Nix da. Wozu also der 21 kW stärkere Motor? Stark beschleunigen kann auch die 150-kW-Variante. Da wird Cupra seinem sportlichen Anspruch selbst nicht gerecht.

Rettendes Porsche-Zentrum

Ebenfalls die Erwartungen nicht ganz erfüllen kann das Infotainment der Konzernmutter aus Wolfsburg. Das jüngste, erst kürzlich im ID 5 GTX vorgestellte Software-Update steckt offensichtlich noch nicht drin. Denn das Navi arbeitete recht träge, berechnete gefühlt an jeder zweiten Weggabelung die Route neu, was beim Abbiegen zu zwei, drei Sekunden Orientierungsasussetzern führte. Optimiert werden sollte auch die verschachtelte Menüführung. Selbst nach 15 Stunden mit dem Cupra Born fanden sich gewisse Fahrinformationen immer noch nicht auf Anhieb. Und auch eine Return-Taste haben wir vermisst.

Zurück zur Tour. Ausgerechnet am letzten und vorgeschriebenen Anfahrpunkt, einer kleinen Tankstelle in Bielefeld, war einer der beiden Lader der Säule defekt – und der zweite auch hier bereits besetzt. Dank eines freundlichen Tipps des Porsche-Teams in

der Gruppe steuerten wir das nahegelegene Porsche-Zentrum an, wo je vier Schnelllader und Wallboxen auf Kundschaft warten. Und auch die Ladekarte des großen Mineralölkonzerns, der die Tour unterstützte, wurde akzeptiert. Immerhin ein lukratives Geschäft, denn Premium waren nicht nur die Autos auf dem Hof, sondern auch der Preis für den begehrten Saft. Stolze 95 Cent pro kWh kostete das Stromtanken hier. Nach 26 Minuten waren gut 40 Kilowattstunden für rund 200 Kilometer in die Batterie geflossen, macht nach Adam Riese 19 Euro für 100 Kilometer. Da dürfen die hohen Spritpreise plötzlich als Schnäppchen gelten.

Fazit: Nicht die langen Strecken mit dem E-Auto sind das Problem, sondern die Ladesäulen. Sie sind oft schlecht oder gar nicht ausgeschildert, bieten häufig zu wenig Leistung oder sind einfach defekt. Zudem fehlt an vielen Stationen der Hinweis, welche Ladekarten oder sonstige Zahlungsmethoden akzeptiert werden. „Machbar, aber nicht empfehlenswert“, so unser ernüchterndes Fazit nach insgesamt 1025 Kilometern und 13 Stunden und 40 Minuten Fahrzeit. Die vier Ladestopps schlugen dabei mit insgesamt knapp zwei Stunden Stillstand zu Buche, die Umwege durch defekte oder zu schlappe Ladesäulen raubten auch noch mal fast eine Stunde zusätzlich. Der Bordcomputer wies bei der Zielankunft eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 96 km/h bei einem Durchschnittsverbrauch von 19,7 Kilowattstunden aus. Die Elektromobilität braucht noch etwas Zeit. (Jens Riedel u. Frank Wald, cen)

Bilder zum Artikel



ED 1000: Cupra Born beim Laden in Belgien.

Foto: Autoren-Union Mobilität



ED 1000: Cupra Born und Fiat 500e an einer Ladesäule.

Foto: Autoren-Union Mobilität



ED 1000: Cupra Born an einer IONITY-Ladesäule in Belgien.

Foto: Autoren-Union Mobilität



ED 1000: Der Cupra Born bei einem von vier Ladestopps.

Foto: Autoren-Union Mobilität



ED 1000: Am ersten gemeinsamen Ladestopp in Belgien.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



ED 1000: Am ersten gemeinsamen Ladestopp in Belgien.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



ED 1000: Am ersten gemeinsamen Ladestopp in Belgien.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Stellplatz an einer Ladesäule in Belgien: Damit andere auch noch drankommen, ist die Haltedauer beschränkt.

Foto: Autoren-Union Mobilität



ED 1000: Der Cupra Born lädt an einer Shell-Tankstelle in den Niederlanden. Das Fahrzeug daneben war bereits fertig mit dem Laden und blockierte den Platz, da sich der Besitzer weit und breit nicht blicken ließ.

Foto: Autoren-Union Mobilität



ED 1000: Mittagsstopp in Hoek van Holland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



ED 1000 im Cupra Born.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Cupra Born.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Cupra Born.

Foto: Autoren-Union Mobilität



ED 1000: Die rettende Ladesäule in Gelsenkirchen lädt bei elf Prozent Restkapazität und einer verbliebenen Reichweite von 48 Kilometern zu Beginn mit satten 170 kW.

Foto: Autoren-Union Mobilität



ED 1000: Der Cupra Born wartete in Bielefeld vergeblich auf Strom. Die zweite Ladesäule war defekt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



ED 1000: Der Cupra Born lädt bei Porsche.

Foto: Autoren-Union Mobilität



ED 1000: Teurer Saft vom Premiumbruder – der Cupra Born zapft Strom im Porsche-Zentrum Bielefeld.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald
