

100 verschiedene E-Modelle

Europas Autokonzernen wird vorgehalten, sie wollten ewig am Verbrenner festhalten. Dabei ist das Angebot an E-Autos groß – nur die Verkaufszahlen sind dürftig.

Von Tobias Piller, Frankfurt

Genau 100 Automodelle mit rein elektrischem Antrieb bieten die fünf europäischen Autokonzerne inzwischen an. Das ergibt eine Untersuchung der F.A.Z. in den Konfiguratoren, die von den Automarken im Internet angeboten werden, damit sich potentielle Käufer ihr Wunschmodell mit Farben und Ausstattungsoptionen zusammenstellen können. Gezählt wurden dabei nur die unterschiedlichen Karosserieversionen. Die Vielfalt an Motor- und Ausstattungsvarianten ist dabei noch nicht berücksichtigt.

Die Kritik, deutsche und europäische Autokonzerne wollten allein am Verbrennerantrieb festhalten, ist damit widerlegt. Im vergangenen Jahrzehnt war der Eindruck von einem schleppenden Engagement der europäischen, vor allem der deutschen Autokonzerne entstanden. Zu den ersten Elektroautos gehörten unter anderem der Mitsubishi Kleinstwagen i-Miev von 2009 und der Nissan Leaf von 2010. Allerdings bescheinigte der ADAC dem Mitsubishi-Modell im Alltag eine Reichweite von 90 Kilometern, dem Nissan Leaf von 120 Kilometern.

Zu dem seit 2012 in Deutschland angebotenen Leaf hieß es damals, dass das Laden an der heimischen Steckdose zwölf Stunden dauern würde, an einer Schnellladesäule 30 Minuten. Doch davon gebe es so gut wie keine. 2009 kam auch Renault mit der Kompaktlimousine Fluence, seit 2012 in Deutschland verkauft, nach ADAC-Angaben mit 140 Kilometer Reichweite. Von 2012 an wurde der Kleinwagen Renault Zoe angeboten, mit einer Reichweite von 120 Kilometern an, bei dem zum fest bezahlten Kleinwagenpreis zusätzlich eine monatliche Miete für die Batterie nötig war.

Von den deutschen Autokonzernen bot BMW von 2013 an den nach Optik und Bauweise aus Kunststoff sichtlich als Experiment angelegten Kleinwagen i3 mit anfangs laut ADAC 145 Kilometer Reichweite. Volkswagen kam 2013 mit dem Kleinstwagen e-Up mit 165 Kilometer Reichweite und 2014 mit dem Elektro-Golf mit Akku von 24 Kilowattstunden (145 Kilometer Reichweite) sowie mit einem Plug-in-Benziner, für den eine Gesamtreichweite von 835 Kilometern versprochen wurde.

Für die folgenden Jahre gab es keine direkte Fortsetzung für die Modellent-

wicklung der ersten deutschen Elektromodelle, aber im Hintergrund intensive Entwicklungsaktivitäten. Dabei teilten sich die Wege: Der Premiumhersteller BMW, damals mit Absatzzahlen um die zwei Millionen, aufgeteilt auf zahlreiche Baureihen, wollte nicht neben jeder Baureihe noch einmal ein eigenständiges Elektroauto anbieten, sondern blieb flexibel: Für manche Modelle, etwa den BMW Vierer, Fünfer, Siebener, sollte es verschiedene Antriebsarten bis hin zum Elektroantrieb immer auf der gleichen Plattform und vom gleichen Fließband geben. Das steigerte einerseits zwar die Komplexität von Entwicklung und Fertigung, andererseits konnte man die Produktion schnell an die Entwicklung der Nachfrage anpassen.

Mercedes wollte einen anderen Weg gehen, nämlich möglichst schnell die Entwicklung und Produktion von Verbrennern durch die von Elektroautos ablösen und sich viele Ausgaben für Verbrenner sparen. Weil die erste Generation von Elektroautos aus dem Hause Mercedes kein großer Erfolg wurde, schrupfte nicht nur der Gesamtabsatz, man musste auch noch schnell umstellen und sich neben der Entwicklung einer neuen Generation von Elektroautos für mehr Flexibilität engagieren, um zu Elektroautos auch noch Verbrennerversionen anzubieten. Und generell für eine Weiterentwicklung von reinen Verbrennermodellen oder Plug-ins.

Der Volkswagen-Konzern spielt mit Absatzzahlen von neun bis zehn Millionen Fahrzeugen im Jahr in einer anderen Liga. Daher schien von vornherein klar, dass es wenig Sinn ergeben würde, für jedes Modell Flexibilität zwischen den Antriebsarten einzubauen. Die ist nicht nur teuer in der Entwicklung und Produktion, sondern erlaubt es auch nicht, die Vorteile des Elektroantriebs auszuspielen, der eine Batterie am Wagenboden erfordert, aber keinen langen Bauraum in der Front, wo sonst unter der Haube ein Verbrennermotor sitzt. Solche Vorteile werden in aller Konsequenz erst jetzt sichtbar beim neu vorgestellten Volkswagen ID.Polo, der nur 4,05 Meter lang ist, aber einen Abstand zwischen Hinterr- und Vorderachse (Radstand) und damit einen Passagierraum in der Größenordnung des 23 Zentimeter längeren Verbrenner-Golfs hat, zudem einen um 15 Prozent größeren Kofferraum als der Golf.



Der Drang nach mehr Ertragskraft führte aber zu Qualitätsproblemen sowohl bei Benzin- und Dieselmotoren, aber auch bei manchen Batterien. Zudem waren die Elektroantriebe mit ihren Leistungs- und Ladeigenschaften nicht

Es fehlt nicht an Elektroautos für den europäischen Markt

Batterieelektrische Automodelle (BEV) einschließlich Vans auf dem deutschen Markt¹⁾

Elektromodelle:	Marke, Anzahl	Anzahl gesamt
Volkswagen-Konzern	Volkswagen	7
	Audi	7
	Skoda	4
	Cupra	3
	Porsche	5
		26
Mercedes-Konzern	Mercedes	12
	Smart ²⁾	3
		15
BMW-Konzern	BMW	9
	Mini	3
	Rolls-Royce	1
		13
Stellantis-Konzern	Peugeot	9
	Citroën	7
	Opel	8
	Fiat	4
	Alfa Romeo	4
	DS	1
	Maserati	3
Renault-Konzern	Renault	7
	Dacia	1
		8
Insgesamt		100

1) Gezählt wurden die eigenständigen Karosserieversionen, ohne Berücksichtigung der unterschiedlichen Motor- und Ausstattungsvarianten. 2) Smart ist ein Gemeinschaftsunternehmen von Mercedes und Geely. Quelle: Autokonfiguratoren der Hersteller für Deutschland F.A.Z.-Grafik: niro, tp.

so attraktiv, dass sie großes Käuferinteresse ausgelöst hätten. Die zwischenzeitlich angekündigte rein elektrische Strategie wurde wieder aufgegeben zugunsten von mehr Flexibilität auch in der Zukunft.

Dass Stellantis auf wenigen Plattformen viele Modelle mit jeweils einer Option für einen Elektroantrieb bietet, führt dazu, dass dieser Konzern aktuell insgesamt 38 Modelle mit rein elektrischem Antrieb bietet. Vor allem Volkswagen bietet für seine Elektroautos verschiedene Leistungsstufen an Elektroantrieben an und damit antriebsseitig eine größere Vielfalt als der Stellantis-Konzern – obwohl die Zählung der Elektromodelle nur bis zur Zahl von 26 reicht.

Inzwischen bietet der gerade aufgefrischte Volkswagen ID.3 Neo in der gehobenen Antriebsversion mit 79-kWh-Batterie nach Unternehmensangaben eine Reichweite von bis zu 629 Kilometern und lädt von zehn auf 80 Prozent der Batteriekapazität in 29 Minuten. Das Modell mit der kleineren Batterie (50 kWh) steht mit vorübergehendem Volkswagen-Bonus zum Preis von knapp unter 30.000 Euro im offiziellen Konfigurator. Dem immer wieder gehörten Ruf nach billigen Elektroautos kommen nun aber auch zahlreiche neue Modelle entgegen.

Volkswagen bietet mit dem ID.Polo ein Modell mit einem Einstiegspreis von knapp 25.000 Euro, die Tochtermarke Skoda den technisch identischen Epia ab 26.000 Euro. Einen Elektro-Mini gibt es für wenig mehr als 28.000 Euro. Stellantis bietet einen Elektro-Citroën ab einem Listenpreis von 20.140 Euro, Renault liefert einen elektrischen Twingo für 19.990 Euro, einen in China gebauten Dacia Spring ab 18.700 Euro. Weil das teuerste Bauteil an den Elektroautos immer noch die Batterien sind, gibt es die billigen Elektroautos aber weiter mit kleinen Batterien und damit nur gerin-

Jahresproduktion ausverkauft:
Der neue BMW iX3 bietet konkurrenzfähige Technik auch gegenüber Chinesen.

Foto dpa

ger Reichweite. Doch für den Stadtverkehr kann das reichen.

Die neuesten Elektromodelle von BMW und Mercedes haben nun gegenüber der Konkurrenz aus China und Südkorea aufgeholt und sie teilweise auch überholt. Mit modernerer Technik können nun nach Norm 700 bis 800 Kilometer Reichweite erzielt werden, mit 800-Volt-Anlagen kann das Laden auf 80 Prozent der Batteriekapazität auf 15 bis 20 Minuten verkürzt werden. BMW wurde dafür belohnt, in kurzer Zeit war die Jahresproduktion für das SUV iX3 ausverkauft. Volkswagen arbeitet daran, die bisherige, eher mittelmäßige Technik bis zum kommenden Jahr zu modernisieren.

Die bisher mäßigen Absatzzahlen für Elektroautos haben nichts mit einem mangelnden Angebot an Modellen zu tun, meint **Burkhard Weller, Präsident des Verbandes der Automobilhändler in Deutschland:** „Aus Sicht der Autohändler hat der langsame Hochlauf der E-Mobilität weniger mit dem Angebot an passenden Fahrzeugen zu tun. Elektroautos gibt es mittlerweile in jeder Fahrzeugklasse. Gründe sind vielmehr die nach wie vor lückenhafte Ladeinfrastruktur, die intransparenten Strompreise an der Ladesäule und die allgemeine wirtschaftliche Lage. Wer Angst um seinen Arbeitsplatz hat, kauft kein neues Auto, auch kein elektrisches.“

Chinesische Hersteller haben gegenüber den europäischen Anbietern dennoch entscheidende Vorteile errungen: Jahrzehntelange strategische Planung sorgte dafür, dass bei der Einführung von E-Autos alle Elemente ineinandergreifen – bei Lieferketten mit Seltenen Erden, Batterieproduktion, beim Laden und der Autoentwicklung. Vonseiten des Staates oder der Provinzen gab es vielerlei Subventionen. China ist nun nicht nur Quasimonopolist für die Seltenen Erden in den Batterien, sondern kann wegen Subventionen und Skaleneffekten dieses strategische Bauteil zu viel billigeren Preisen einbauen. Der chinesische Automarkt ist inzwischen der größte der Welt, so groß wie derjenige Europas und der USA zusammen. Und Ladestrom ist in China mit um die sieben Cent je Kilowattstunde so billig, dass keine anderen Vorschriften nötig sind, um auch bei den Kunden Interesse am Umstieg in Richtung Elektromobilität zu erzeugen.

In Europa konnten die Chinesen aber trotz einiger Kampfangbote – die Kleinstwagen BYD Dolphin Surf mit Listenpreisen von 22.990 Euro und Leapmotor T03 ab 18.700 Euro, zusätzlich mit Rabatt – noch keine größeren Marktanteile erobern. Händlernetze und Fahrzeugeigenschaften vieler Modelle sind noch ihre Schwachstellen. Die europäischen Autokonzerne haben daher noch ein klein wenig Zeit, bei der Technik und den Skaleneffekten aufzuholen.

Die F.A.Z.-Wetterinformationen

im Internet: www.faz.net/wetter

Anzeige

Frankfurter Allgemeine
SELECTION

STIL

Guinand
G44
Deepwave
Limitiert für
F.A.Z.-Leser



Handwerkliche Perfektion und modernste Technologie vereinen sich zu einem Meisterstück, das nicht nur robust für sportliche Aktivitäten, sondern auch elegant für den täglichen Gebrauch kreiert wurde.

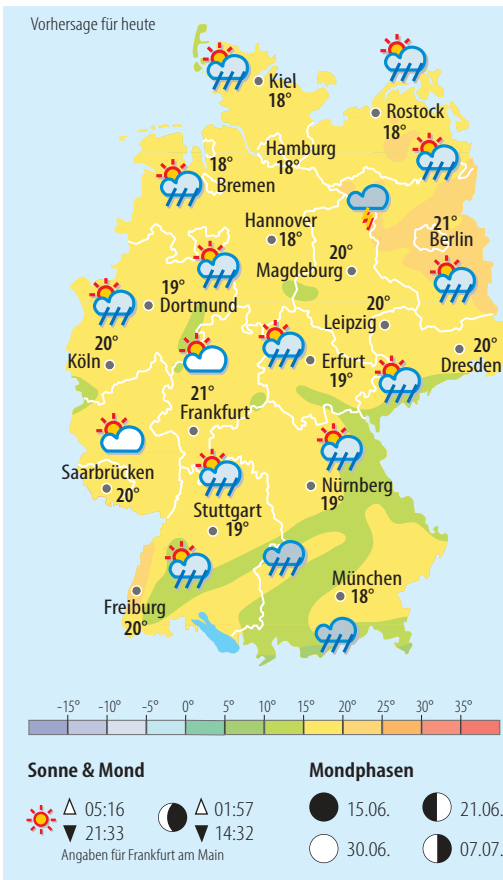
Sichern Sie sich Ihr auf 50 Exemplare limitiertes Meisterwerk mit 40,7 mm Ø mit Cordura-Lederband für 1.790 Euro oder mit Metallband für 1.990 Euro.



selection.faz.net
(069) 7591-1010

Städtewetter Deutschland

	09.06.	10.06.	11.06.
Aachen	17°	16°	16°
Arkon	19°	19°	16°
Berlin	21°	20°	18°
Bremen	18°	18°	17°
Brocken	9°	9°	7°
Cottbus	21°	21°	18°
Cuxhaven	17°	17°	16°
Dresden	20°	19°	17°
Düsseldorf	18°	18°	18°
Erfurt	19°	19°	17°
Essen	18°	17°	17°
Feldberg	8°	6°	8°
Feldberg/Is.	15°	14°	14°
Frankfurt	21°	19°	20°
Freiburg	20°	18°	20°
Garmisch	16°	12°	17°
Greifswald	20°	19°	17°
Großer Arber	12°	9°	7°
Hamburg	18°	19°	18°
Hannover	18°	19°	17°
Helgoland	16°	15°	15°
Hof	18°	16°	15°
Kahler Asten	13°	12°	12°
Karlsruhe	20°	16°	20°
Kassel	19°	19°	17°
Köln	20°	19°	19°
Konstanz	17°	15°	20°
Leipzig	20°	20°	17°
Lübeck	18°	19°	17°
Magdeburg	20°	20°	18°
Mannheim	21°	16°	20°
München	18°	15°	18°
Norderney	17°	16°	16°
Nürnberg	19°	17°	19°
Oberstdorf	16°	11°	16°
Osnabrück	19°	19°	19°
Passau	20°	17°	18°
Rostock	18°	19°	16°
Saarbrücken	20°	18°	20°
Stuttgart	19°	17°	19°
Sylt	17°	16°	16°
Trier	19°	19°	20°
Zugspitze	3°	-1°	-2°
Prognosen der Tageshöchsttemperaturen			



Wetter in Deutschland heute

Bremen, Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern
Wechselnd bis stark bewölkt, gebietsweise Schauer, örtlich auch Gewitter. Höchstwerte zwischen 17 und 20 Grad. Mäßiger, an der See zeitweise auch frischer Wind aus West, dabei starke Böen. In der Nacht vor allem im Küstenbereich noch ab und zu Schauer oder Gewitter.

Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland
Mix aus Sonnenschein und Wolken, im Laufe des Tages einige Schauer, örtlich auch kurze Gewitter. Höchstwerte zwischen 16 und 19 Grad. Mäßiger Wind aus westlichen Richtungen. Dabei frische bis starke Böen. Nachts meist trocken.

Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Sachsen
Anfangs stark bewölkt und im Südosten allmählich abziehende Regen-

Vorhersage:

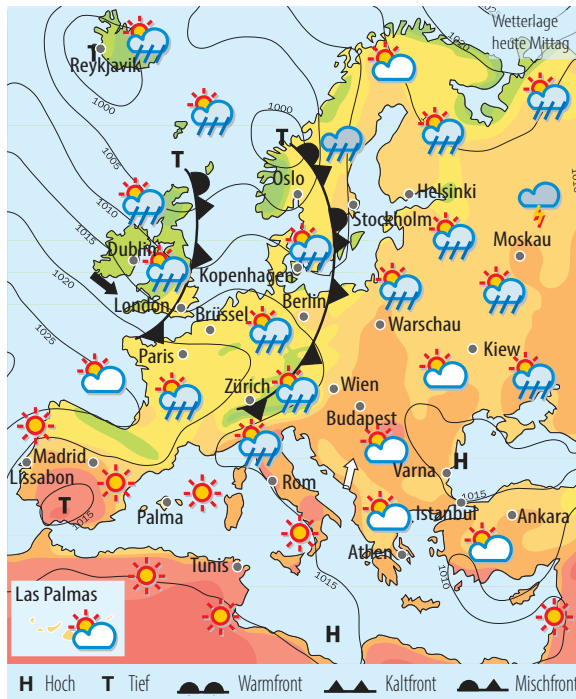
Im Südosten zeigt sich der Himmel meist stark bewölkt, und es regnet zum Teil lang anhaltend. Vor allem an den Alpen gibt es kräftige Gewitter. Im Norden und Westen entwickeln sich bei wechselnder Bewölkung immer mal wieder Schauer, örtlich sind Gewitter dabei. Von Rheinland-Pfalz bis in die Mitte bleibt es häufig trocken. 15 bis 21 Grad werden erreicht. Der Wind weht schwach bis mäßig und an der Küste frisch aus westlichen Richtungen. Örtlich sind starke Böen möglich.

Biowetter

Die Wetterlage macht besonders Rheumakranken zu schaffen. Sie spüren eine Verschlimmerung der Schmerzen in den Gliedern und Gelenken. Wetterföhleffekte leiden unter Kopfschmerzen. Außerdem werden die Atemwege zurzeit belastet, daher sollten sich Asthmatiker und Personen mit chronischer Bronchitis möglichst schonen. Gräserpollen fliegen verbreitet stark, Roggenpollen gebietsweise mäßig bis stark.

Baden-Württemberg, Bayern
Stark bewölkt und häufig Regenfälle, an den Alpen auch noch Gewitter. Im Tagesverlauf von Nordwesten allmählich trockener, hier und da später auch etwas Sonnenschein. Temperaturen zwischen 14 und 21 Grad. Schwacher bis mäßiger Wind aus westlichen Richtungen.

Weitere Wetterinformationen und -daten finden Sie im Internet: www.faz.net



Städtewetter in Europa

	09.06.	10.06.	11.06.
Amsterdam	17°	17°	17°
Athen	32°	33°	33°
Barcelona	26°	25°	25°
Belgrad	29°	29°	21°
Bozen	29°	24°	26°
Brüssel	17°	17°	17°
Budapest	28°	26°	18°
Bukarest	28°	29°	30°
Dublin	16°	15°	18°
Dubrovnik	27°	28°	27°
Helsinki	19°	21°	18°
Istanbul	25°	26°	27°
Kiew	23°	28°	30°
Kopenhagen	19°	19°	17°
Las Palmas	26°	25°	25°
Lissabon	25°	28°	34°
Ljubljana	27°	20°	16°
London	19°	18°	17°
Madrid	33°	32°	34°
Mailand	29°	26°	27°
Malaga	28°	27°	27°
Mallorca	29°	28°	27°
Moskau	25°	28°	28°
Neapel	29°	24°	29°
Nizza	24°	25°	24°
Oslo	16°	18°	18°
Palermo	28°	29°	28°
Paris	20°	20°	20°
Prag	20°	17°	17°
Riga	21°	19°	11°
Rom	30°	30°	28°
Sofia	27°	28°	26°
Stockholm	22°	20°	21°
St. Petersburg	26°	24°	19°
Venedig	27°	25°	24°
Warschau	28°	19°	17°
Wien	27°	18°	17°
Zürich	18°	15°	19°

Städtewetter Afrika

	09.06.	10.06.	11.06.
Accra	26°	27°	27°
Algier	28°	26°	25°
Casablanca	24°	24°	25°
Johannesburg	20°	18°	17°
Kairo	38°	37°	37°
Kapstadt	18°	20°	17°

Städtewetter Nordamerika

	09.06.	10.06.	11.06.
Chicago	32°	33°	33°
Los Angeles	25°	25°	25°
Miami	33°	31°	33°
Montreal	26°	20°	25°
New York	29°	29°	36°
Vancouver	15°	16°	22°

Städtewetter Lateinamerika

	09.06.	10.06.	11.06.
Buenos Aires	14°	16°	16°
Caracas	33°	33°	33°
Lima	24°	24°	24°
Mexiko-Stadt	23°	24°	23°
Rio de Janeiro	28°	28°	26°
Santiago	15°	15°	19°

Städtewetter Naher Osten

	09.06.	10.06.	11.06.
Ankara	26°	24°	26°
Antalya	30°	30°	30°
Bagdad	43°	45°	46°
Dubai	44°	44°	45°
Riad	44°	44°	45°

Städtewetter Asien

	09.06.	10.06.	11.06.
Bangkok	37°	35°	33°
Hongkong	29°	31°	26°
Shanghai	24°	25°	27°
New Delhi	43°	42°	40°
Peking	27°	31°	33°
Seoul	28°	26°	27°
Tokio	20°	20°	24°

Australien und Neuseeland

	09.06.	10.06.	11.06.
Auckland	16°	15°	15°
Melbourne	17°	17°	15°
Sydney	20°	22°	18°

Das besondere Wetterereignis
Berechnungen des Britischen Wetterdienstes Met Office zeigen, dass das Frühjahr 2026 in England das bisher wärmste seit Messbeginn 1884 war.