

Kleine Zellen bringen große Wirkung

Fahrbericht | Einfach den Lieferanten gewechselt, schon surrt der Volksstromer gute 200 Kilometer weit. Das aber nicht auf dem Rollenprüfstand, sondern auf der Straße. Das dürfte das Heer der E-Golfs beflügeln.



Foto: Volkswagen

Nichts zum Angeben | Viele Stromer fallen auf der Straße auf, der E-Golf setzt eher auf Bescheidenheit

Das Interieur des E-Golf ist VW-typisch gut verarbeitet und wirft keine Fragen auf. Sobald die Fahrstufe eingelegt ist, gleitet das Auto kaum hörbar durch die Landschaft. Nur ein leises turbinenartiges Summen beim Beschleunigen verrät, dass der Elektromotor gerade aktiv ist. Und der ist durchaus spritzig: Aus dem Stand schafft es der Stromer in nur 6,9 Sekunden von null auf 80 Kilometer pro Stunde. Danach geht er langsamer zu Werke, beschleunigt aber konstant bis zur Endgeschwindigkeit von 150 Kilometern pro Stunde. Das ist auch für deutsche Autobahnen ausreichend, allerdings leert sich die Batterie dann recht schnell.

Schau stets voraus | Cleverer ist es, nicht allzu oft das Gaspedal durchzutreten und vorausschauend zu fahren, denn dann lässt sich die Rekuperation des Fahrzeugs nutzen, was die Batterie auflädt und gleichzeitig die Bremsbeläge schont.

Dennoch war bei unserem Trip schnell klar, dass mehr als 200 Kilometer mit einer Batterieladung nicht drin sind. Sollte sich ein DC-Schnelllader in der Nähe befinden, lässt sich das Auto innerhalb einer Dreiviertelstunde auf immerhin 80 Prozent Kapazität auftanken. An der Haussteckdose dauert eine Vollbetankung dagegen sehr lange 17 Stunden. Für Berufspendler ist der E-Golf dennoch eine interessante Option. Und so empfiehlt auch der technische Projektleiter für E-Fahrzeuge bei VW Tim-Martin Scholz eine Wallbox zuhause, um etwa im Winter den Golf entspannt vorheizen zu können.

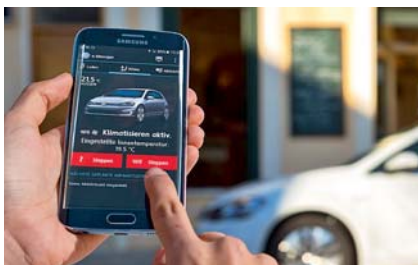
Der 300-Norm-Kilometer-Stromer kostet ab 30.169 Euro, was 840 Euro Aufschlag für 110 Mehrkilometer entspricht. | *aj, rs*



Vertrauter Anblick | Auch das Interieur ist dem konventionellen Bruder nachempfunden

Rein äußerlich sieht der E-Golf wie ein „normaler“ Golf aus. Unter der Haube zeigt sich jedoch der Unterschied: Dort ist anstelle eines Verbrennungsmotors ein Elektromotor untergebracht, der es auf eine Leistung von immerhin 100 kW (136 PS) und 290 Newtonmeter (Nm) Drehmoment bringt – das sind 21 PS und 20 Nm mehr als beim Vorgängermodell.

Und auch die Batterie wurde verbessert und liefert mit 35,8 Kilowattstunden nun genügend Energie, um 300 Kilometer Reichweite im NEFZ-Fahrzyklus zu schaffen. Beim Vorgänger war bereits nach 190 Kilometern auf der Normrunde Schluss. Ob das neue Modell wirklich so lange durchhält, klärte eine Probefahrt im warmen Spanien.



Zugabe | Viele Funktionen können per Smartphone-App gesteuert werden

Power-Pack | Batterien finden sich unter Vorder- und Rücksitzen und im Mittelunnel



Daten und Preise | VW E-Golf

E-Golf **ab 30.169 Euro**
 Permanentm. Synchronmaschine | 100 kW/136 PS
 290 Nm/0 – 3.000 U/min | 1-Gang | 9,6 s | 150 km/h
 12,7 kWh/100 km | 0 g/km
 4.270 x 1.799 x 1.482 mm | 341 – 1.231 Liter
 Wartung: 2 Jahre/30.000 km (erste Inspektion), dann jährlich/alle 30.000 km
 Batterie: Lithium-Ionen (35,8 kWh Kapazität)
 Reichweite: 300 km (NEFZ), 200 km (praxisnah)
 Effizienzklasse: A+
 Versicherung: k.A.
 Garantie: 2 Jahre | 8 Jahre (Batterie)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Interview | Tim-Martin Scholz, Technischer Projektleiter für E-Fahrzeuge bei der Volkswagen AG in Wolfsburg, über den Stromer

Mit 25 Extra-Kilogramm nun deutlich länger auf Tour

– Herr Scholz, wie erreicht der VW E-Golf seine höhere Reichweite?

Tim-Martin Scholz: Wir haben den Hersteller der Batteriezellen gewechselt. Anstelle von Panasonic kommen jetzt Zellen von Samsung zum Einsatz, die 37 Amperestunden Ladungsträgerkapazität haben. Die Panasonic-Zellen hatten 25 Amperestunden. Die Energie erhöht sich dadurch von 24,2 auf 35,8 Kilowattstunden, was rund 50 Prozent mehr Reichweite ermöglicht. Wir haben also mehr aktive Masse pro Zelle, konnten das jedoch im gleichen Bauraum realisieren. Lediglich das Gewicht der Batterie hat sich um 25 Kilogramm erhöht.

– Der Härtefall ist der Winter. Wie viel weniger Kapazität steht der Batterie da zur Verfügung?

T.-M. Scholz: Hier kann man keine pauschale Aussage treffen. Wenn die Batterie kälter wird,

verändert sich der Innenwiderstand und damit lässt sich weniger Strom entnehmen. Darüber hinaus hat man im Winter auch einen höheren Energiebedarf, wenn beispielsweise die Hochvoltheizung genutzt wird. Wir empfehlen unseren Kunden bei besonders tiefen Temperaturen deshalb, das Fahrzeug, wenn möglich, überdacht oder in der Garage abzustellen. Im Winter ist eine Wallbox zuhause von Vorteil, dann kann man vorkonditioniert losfahren. Über die Programmierung der Abfahrzeit gibt es beim E-Golf die Möglichkeit, das Heiz- und Ladeverhalten auszuwählen. Im Winter kann das Fahrzeug vorgeheizt werden, was die Batteriekapazität für die Fahrt erhöht.

– BMW bietet zum Beispiel beim i3 die Möglichkeit, die Batterie durch ein neueres Modell mit höherer Kapazität auszutauschen. Wird das beim

E-Golf künftig auch möglich sein, dass ich ihn einfach upgrade?

T.-M. Scholz: Selbstverständlich haben wir uns diesen Fall auch angeschaut und bewertet. Ein Batterietausch ist mit hohen Kosten verbunden. Wir reden hier über einen hohen vierstelligen Betrag allein für die Batterie. Nach unserer Einschätzung ließ sich daraus kein wirtschaftlich sinnvoller Businesscase darstellen, der in einem akzeptablen Rahmen für unsere Kunden gewesen wäre. Außerdem bliebe die restliche Fahrzeugtechnik unverändert, wodurch dem Kunden eine inakzeptabel lange Ladezeit zugemutet worden wäre. Daher haben wir uns dagegen entschieden.

| Interview: Alexander Junk (aj)



Foto: Alexander Junk/Springer Fachmedien München

Anzeige



**Soforthilfe
im Schadenfall**

Ein Anruf – und Athlon hilft

Die Mobilität aller Fahrzeuge eines Fuhrparks ist unerlässlich für Ihr effizientes Fuhrpark-Management. Unser Schadenservice sorgt für professionelles und kompetentes Management im Schadenfall. Ein Anruf genügt und wir veranlassen alle erforderlichen Maßnahmen, um unnötige Kosten zu sparen und die Mobilität Ihrer Flotte schnellstmöglich und vollständig wiederherzustellen.

Möchten Sie unseren Service testen?

Besuchen Sie Athlon im Internet oder sprechen Sie uns persönlich an:

Athlon Germany GmbH

Theo-Champion-Str. 1 – 40549 Düsseldorf

T +49 (0) 211 5401-7000 – www.athlon.com