

**17.05.2019**

## **Elektromobilität: Immer auf die Kleinen**

### **Untertitel: Mein lieber Schrieber!**

Quizfrage: Was ist der Sinn der Elektrifizierung von Automobilen?

Sollten Sie antworten „CO<sub>2</sub>-Einsparung zur Bekämpfung des Klimawandels“, hinken Sie dem Zeitgeist gewaltig hinterher. Inzwischen lautet die richtige

Antwort: „Wer es sich leisten kann, fährt mit einem Elektromobil genauso herum wie bisher mit einem Verbrennerfahrzeug, aber jetzt mit ruhigem

Umweltbewusstsein.“ Es spielt keine Rolle, ob es sich bei dem Stromer um ein kleines Stadtwägelchen handelt, oder um einen SUV mit 2,5 Tonnen. So sehr hat sich die Assoziation **Elektromobil = umweltfreundlich** bereits in den Köpfen verfestigt.

Vielleicht nicht in allen Köpfen, aber in den Köpfen der meisten Journalisten ganz bestimmt. Zum Beispiel im Kopf von Hauke Schrieber, der personifizierte Elektromobilität der Auto-Bild-Zeitung. Er bekam einen der ersten e.Go Life in die Finger, und was soll man sagen, er war bitter enttäuscht. Für über 20.000 Euro hatte er sich etwas ganz anderes vorgestellt als einen Kleinwagen mit

- 32 kW Dauerleistung
- 145 km Reichweite
- 3,3 Meter Länge
- 142 km/h Vmax
- 1.210 kg Leergewicht
- 640 Liter rutschiger Kofferraum

Und außerdem Materialien unter der Schrieberschen Toleranzschwelle; quietschende Sitze ohne Seitenhalt; auf den Rücksitzen kann er mit seinen 1,92 Metern unmöglich länger als 5 Minuten sitzen. Mit einem Wort: „Es ist ein Plastikauto.“ Mit dem vielen billigen Hartplastik im Innenraum wird es schwer, sich wohlfühlen. Zu allem Überdross hoppelt der e.Go auch noch beim Fahren, es poltert und rappelt. Auf zwei Seiten in Heft 19 schreibt sich H.S. seinen Ärger über die Zumutung eines e.Go Life von der Seele.

Ganz schön heftig die Kritik von jemand, der sonst jedem Elektroansatz begeistert hinterherläuft, egal wie teuer oder fragwürdig. Hat sich der Gute eigentlich noch nie gefragt, ob Elektromobile nicht generell zu teuer sind? Immerhin bekommt man für einen einzigen e.Go Life zwei komplette Fiat Panda. Das, lieber Herr Schrieber, liegt nicht nur an der Unfähigkeit eines Start-ups, wie Sie behaupten. Das liegt in erster Linie an den Kosten des Akkus. Ein E-Mobil ist ja im Prinzip nichts anderes als eine fahrende Batterie, egal wer um die Batterie herum ein Auto auf die Räder stellt.

Beispielsweise VW mit dem ID.3, den AutoBild in Heft 20 mit vielen Vorschusslorbeeren bedenkt, obwohl er frühestens Mitte 2020 ausgeliefert wird. Er kostet nicht viel weniger als 40.000 Euro in der billigsten Variante.

Man würde sich wünschen, die Herren Journalisten kämen mal von ihrem hohen Ross herunter, von dem aus sie alles bemäkeln, was nicht in ihr von Büffelleider

und Wurzelholz verwöhntes Weltbild passt. Was ihre Augen und Är...., pardon Hintern durch Schlichtheit und Einfachheit beleidigt. So wird das natürlich nichts mit der Rettung der Welt. Ein bisschen Askese, ein wenig Abspecken von überzogenen Ansprüchen würde uns allen gut tun. Da könnten die führenden Presseorgane wenigstens hin und wieder ihrer Vorbildrolle gerecht werden, und die Produkte an den Anforderungen des täglichen Lebens messen, und nicht an Träumen und Phantasien.

**Jacob Jacobson**