

Faszination Elektroauto

Die Zukunft hat schon begonnen!

Vision!

Von Kindheit an faszinierte mich Elektrizität und zwar von der Produktion bis zur Speicherung. Zum 50sten Geburtstag wollte ich alle Geräte elektrisch betreiben und von Energielieferanten möglichst unabhängig sein.

Ing. Herbert Bein



Freude am Fahren und Stil!

Der HTL Absolvent für Elektrotechnik und Maschinenbau Ing. Herbert Bein wohnt mit seiner Familie im Triestingtal. Seit 2009 kommt ein Großteil des Stroms von der eigenen Photovoltaik Anlage. Anfang der 90er machte Herbert Bein erste Erfahrungen mit Elektroautos. Mit einem Fiat Panda Elektro schaffte er gerade einmal 40 km mit einer Akkuladung. Es war schon damals herrlich durch die Landschaft zu gleiten und kein Vergleich zum heute überreichlichen Angebot an Stromtankstellen. Als einer der ersten Renault Kangoo Z.E. Kunden in Österreich, fährt er jährlich 19.000 km hat und eine Freude beim Fahren wie am ersten Tag. Es ist immer wieder vergnüglich zu sehen wie die Photovoltaik Module, Strom in die Batterie des Renault Kangoo Z.E. speisen.

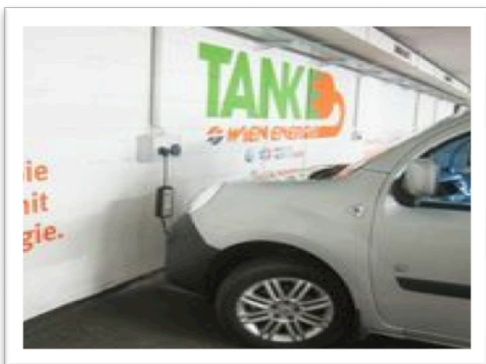


Foto Berny Eder, www.fotoindex.at

Mit Elektroauto immer den besten Platz in der Garage.

Termin merken!

Duis varius:
[Datum]

Integer neque nulla, rutrum id, hendrerit sit amet, consequat quis.

Aenean id tellus:
[Datum]

Vestibulum ante ipsum primis in faucibus orci luctus et ultrices.

Ut ante:
[Datum]

Integer ornare mollis sapien. Nullam imperdiet lectus nec mi.



Wir bieten Anschluss!

Unser Kangoo Z.E. hat noch keine Schnellladefähigkeit und zum Zeitpunkt der Bestellung hätte wir nie gedacht, dass diese Funktionalität so schnell kommen wird. Es gibt jetzt schon Fahrzeuge wie den Renault ZOE mit Schnellladefunktion. Das hat den Vorteil dass die Akkus schneller wieder voll sind.

Ausgangssituation

Die ersten Erfahrungen machten wir mit einem Fiat Panda Elektro. Die Rückbank und der Kofferraum waren mit Bleiakkus vollgestopft. Eine Batterieladung reicht knapp für 40 km.

Danach fuhren wir einen Citroen Saxo Electric mit hochmodernen Nickel Cadmium Batterien. Das Auto war 95 km/h schnell und eine Reichweite von 80 km. Der Saxo Electric war sehr angenehm zu fahren, zeichnete sich durch niedrige Versicherungs-, Erhaltungs- und geringe „Treibstoffkosten“ aus. Nach 2 Jahren und 30.000 gefahrenen Kilometern mussten wir uns trennen, weil durch einen Werkstättenfehler die Batterie falsch gelüftet wurde und sich der Einbau eines neuen Akkus nicht rentierte.

Zusätzlich suchten wir nach einer Möglichkeit, den Überschussstrom unserer Photovoltaik Anlage sinnvoller zu nutzen, als billig zu verkaufen.

Umsetzung

Man kann sagen mit dem Gusto kommt der Appetit. Wir wollten unbedingt wieder ein Elektroauto, weil es NULL Emissionen produziert und so angenehm zum Gleiten ist. Diesmal sollte es ein Großraumwagen werden. Die Anforderungen reichen von einigen Säcken Blumenerde aus dem Gartencenter bis zum Familienausflug mit Koffern und Spielzeug bequem zu verstauen und zu transportieren. Als wir hörten, dass Renault genau so ein Fahrzeug auf den Markt bringt haben wir uns am 6. Juli 2010 als Käufer

registriert. Am 4. November 2011 unterschrieben wir den Kaufvertrag im Autohaus Schmuck in Leobersdorf.

Am 25. Mai 2012 konnten wir endlich unser lang ersehntes Automobil übernehmen. Jetzt war wieder ein Umdenken erforderlich, weil man fährt, immer von Steckdose zu Steckdose und es braucht seine Zeit um die Angst zu verlieren, nicht weit genug zu kommen.



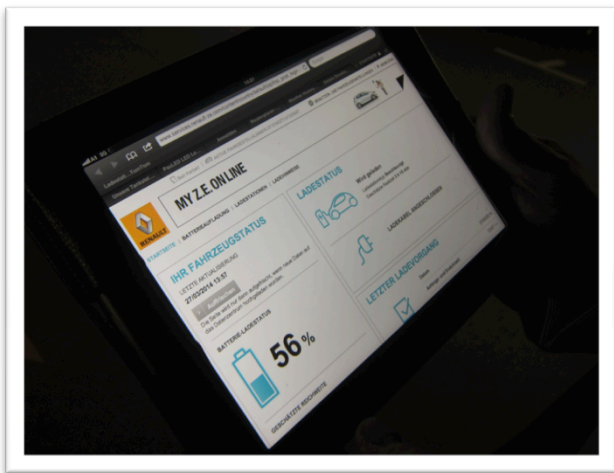
Foto Berny Eder, www.fotoindex.at

Mit dem eingebauten Telematik System zielsicher zu den nächsten Stromtankstellen.

Sommer und Winter fahre ich regelmäßig 25 km in die Firma. Dort habe ich seit Jahren meine eigene Steckdose.

Für die häufigen beruflichen Fahrten nehme ich ebenfalls unser privates E-Fahrzeug. Von meinem Arbeitgeber nehme ich kein Geld dafür weil es aus Leidenschaft mache. Wenn mit Kunden von der Firma nach Wien fahre, dann entleert sich die Batterie höchstens bis zur Hälfte.

Bis jetzt habe ich immer Ladestationen gefunden und bin nach 3,5 Stunden wieder voll aufgeladen. Erstaunt sind französische Fahrgäste, die oft nicht wissen, wie viele Elektroautos eigentlich in Frankreich entwickelt und produziert werden. 2 bis 3x im Jahr fahren wir nach Zwettl mit einem technischen Zwischenhalt in Krems zum Auftanken. Wir planen die Zeit so ein, dass wir zu Mittag ankommen und essen gehen. Danach nützen wir jedes Mal die Gelegenheit diese schöne Stadt, zu erkunden.



Abfrage des Batteriestandes kann über Smart Phone oder Tablett jederzeit abgelesen werden.

Kosten!

Die Langversion des Renault Kangoo Z.E mit 52 kW starken Elektromotor, kostete die Basisversion € 26.000,- inkl. Mehrwertsteuer plus einiger Extras. Die motorbezogene Steuer entfiel. Die Batteriemiete macht monatlich € 95,- aus. Das Land Niederösterreich förderte unbürokratisch € 1.500,- Zwei Tage nach Einreichung war das zugesagte Geld auf unserem Konto.

100 km für nur € 2,10

Der Kangoo Z.E. begeistert noch immer wie bei der ersten Ausfahrt. Mit dem Auto schwebt man entspannt über die Strassen und es ist einfach ein schönes und angenehmes Fahrerlebnis. Wenn ich auf Reichweite abziele, dann fahre ich lieber über Bundesstraßen. Man kann die Landschaft genießen und kommt weiter als beim Rasen auf der Autobahn. Bei 90 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit ist der Ver-



Studien haben ergeben, dass 80 bis 90 % der alltäglichen Fahrten kürzer als 40 Kilometer sind.

brauch ca. 13 kWh auf 100 km. Eine Batteriefüllung reicht dann für 140 km.

Bei 19.000 Jahres Kilometer berechnen sich die Treibstoffkosten aus unterschiedlichen Strom Bezugsquellen. Basis ist 15 kWh Strom auf 100 km.

5.700 km um nur € 77,-

30% des Stroms kommen direkt von unserer Photovoltaik Anlage und werden mit 5.700 km x 855 kWh x € 0,09,- = € 77,- kalkuliert. Das ist genau der Preis den Energieversorger die kWh Überschussstrom bezahlt.

5.700 km um € 94,-

Weitere 30% des Stromes kommen vom Energieversorger und werden mit 5.700 km x 855 kWh x € 0,11,- = € 94,- kalkuliert. Diese 855 kWh wurden vorher als überschüssiger Strom um € 0,09,- verkauft und um € 0,2 zurückgekauft, ergibt € 0,11,- je Kilowattstunde.

3.800 km um € 97,-

20% des Stroms kommen von meinem Arbeitgeber und kosten € 0,17 je kWh. Für die 3.800 gefahrenen Kilometer, macht die quartalsmäßige Abrechnung im Schnitt € 25,- aus.

3.800 km um € 122,-

20% kommen von den Stromtankstellen der Wien Energie. Da zahle ich faire € 0,78 pro Stunde und kann damit an einer Einphasen Steckdose 3,5 kWh Strom laden. Die Abrechnung erfolgt monatlich bequem mit Bankeinzug.

Häufig nutze ich die Garage Freyung, das Parkhaus Westbahnhof, die Garagen Beethoven Platz und Millennium City mit jeweils mehr als 10 modernen Wien Energie Stromtankstellen.

Im Parkhaus Messe zahle ich wie in jeder Garage die Parkgebühr aber das Laden ist GRATIS. Weitere GRATIS Stromtankstellen sind im Regierungsviertel und am Hauptplatz in St. Pölten und bei einigen Restaurants wie dem Gasthaus Dornastube in Thenneberg.

Leider wird oft nur das negative in den Medien und unklar/falsch berichtet. Ich bin nur ein einziges Mal kurz vor einem Ziel gestrandet, konnte aber bei einer Pause in einer Pizzeria nachtanken.

Zur Not haben wir noch ein Zweit Auto mit dem wir weitere Strecken in Angriff nehmen. Man muss mehr voraus denken. Denken hält geistig fit und hat noch niemanden geschadet.

Fazit

Das Elektroauto hat in der Anschaffung nicht wesentlich mehr, wie ein vergleichbarer Fahrzeug gekostet. Für Erhaltung und Betrieb habe ich weniger Kosten und bedeutend mehr Fahrspaß.

Nach 2 Jahren und 38.000 gefahrenen Kilometern sind keine Werkstattkosten angefallen. Kein Luftfilter, kein Ölfilter, keine Zündkerzen, keine Bremscheiben. Wenn die Allander Autobahn von Gießhübl nach Wien runterfahre dann habe ich unten angekommen um 3% mehr Strom in der Batterie als vorher.

Raum für Firmenangaben:

Raum für Firmenangaben: