

elektro auto mobil

Das Magazin für Elektromobilität

Audi e-tron Sportback

So fährt sich der
hübschere
e-tron!



Ausgabe 03/2020 | Juni/Juli 2020

Komfortabel und kraftvoll

Premium-SUV im Test Mercedes EQC

- ▶ 300 kW Leistung
- ▶ 760 Nm Drehmoment
- ▶ 417 km Reichweite

Echtes Verbrauchswunder!

14-tägiger Praxistest

So sparsam ist der Hyundai
Ioniq Elektro wirklich.



Skoda Enyaq iV Elektro-SUV

Fünf Varianten
von 55 bis 82 kWh



Große Übersicht! Wallboxen & Ladetarife

Was die Autohersteller zum Laden
anbieten. Die bessere Alternative?

Der Nissan Leaf als Gebrauchter

Lohnt sich der
E-Auto-Klassiker?



Sei es für den Transport des Baumarkteinkaufs oder zum Ziehen eines Pferde- oder Wohnanhängers, die Anhängerkupplung ist für viele Autofahrer ein unverzichtbares Ausstattungsextra. Fast 7,7 Millionen Kfz-Anhänger waren laut KBA Anfang 2020 in Deutschland registriert. Der Bedarf an Autos mit Zugmöglichkeit ist also enorm. Dennoch ist das Angebot an Elektrofahrzeugen mit Anhängerkupplung noch äußerst bescheiden, wie unsere Übersicht zeigt.

Zug



Denn eigentlich sind Elektroautos ideale Zugfahrzeuge. Das sofort anliegende und fein dosierbare Drehmoment erleichtert ein Anfahren enorm. Zugleich sind Elektroautos meist schwerer als vergleichbare Autos mit Verbrennungsmotor, was der Fahrstabilität beim Ziehen eines schweren Anhängers ebenfalls zugute kommt. Doch obwohl das Angebot an Elektroautos kontinuierlich wächst, ist die Auswahl an E-Fahrzeugen mit Anhängerkupplung (AHK) weiterhin eher gering.

Hinzu kommt, dass bei den meisten E-Fahrzeugen mit Anhängerkupplung die maximal erlaubten Anhängelasten vergleichsweise

niedrig sind. Um beispielsweise einen mittelgroßen Wohnanhänger zu ziehen, werden zulässige Anhängelasten von mindestens anderthalb, besser zwei Tonnen benötigt. Diese Anforderungen erfüllen bisher nur wenige und vor allem große und leistungsstarke Elektroautos, wie der Audi e-tron, der Mercedes EQC, das Tesla Model X oder der Polestar 2.

Der Anhängerkönig ist das Tesla Model X

Bei Tesla hat man sogar aus der Not eine Tugend gemacht. Da Ski, Fahrräder oder Dachboxen aufgrund der Flügeltüren nicht auf dem Dach transportiert werden können, spendierte Tesla dem Model X kurzerhand eine serienmäßige Anhängerkupplung. Und diese ist nicht nur Gimmick zum Transport

preferde



Fahrzeughersteller	Anhängelast gebremst	Anhängelast ungebremst	Stützlast	Preis DE (ab Werk)	Preis AT (ab Werk)
Audi e-tron (alle Varianten, inkl. Sportback)	1800 kg	750 kg	80 kg	Vorrüstung: 200 € Anhängervorrichtung: 790 €	Vorrüstung: 228 € Anhängervorrichtung: 902 €
Ford Mustang Mach-E	750 kg	750 kg	N/A	N/A	N/A
Mercedes-Benz EQC 400	1800 kg	750 kg	72 kg	1.142 €	1.200 €
Nissan e-NV200 Evalia (5-Sitzer)	150 kg	150 kg	75 kg	Anhängervorrichtung, starr: 180 € Anhängervorrichtung, geflanscht: 199 € Elektrosatz, 13 polig: 139 €	Anhängervorrichtung, starr: 258 € Anhängervorrichtung, geflanscht: 286 € Elektrosatz, 13 polig: 197 €
Polestar 2	1500 kg	750 kg	90 kg	1.100 €	N/A
Skoda Enyaq iV	1200 kg	750 kg	N/A	N/A	N/A
Sono Sion	750 kg	750 kg	50 kg	N/A	N/A
Tesla Model 3 (ohne Performance)	910 kg	750 kg	55 kg	1.060 €	1.070 €
Tesla Model X (alle Varianten)	2250 kg	750 kg	90 kg für Anhänger, 54 kg für Fahrradträger	Serie	Serie
Tesla Model Y (alle Varianten)	1600 kg	750 kg	55 kg (voraussichtlich)	1.050 €	1.050 €
Volvo XC40 P8 AWD Recharge	1500 kg	750 kg	N/A	N/A	N/A

Fahrzeughersteller	Anhängelast gebremst	Anhängelast ungebremst	Stützlast	Preis DE (ab Werk)	Preis AT (ab Werk)
Citroën e-Jumpy	1000 kg	750 kg	N/A	N/A	N/A
Maxus EV80	1200 kg	750 kg	120 kg	535 €	539 €
Nissan e-NV200 (Kastenwagen 2-Sitzer)	410–450 kg	410–450 kg	75 kg	Anhängervorrichtung, starr: 180 € Anhängervorrichtung, geflanscht: 199 € Elektrosatz, 13 polig: 139 €	Anhängervorrichtung, starr: 258 € Anhängervorrichtung, geflanscht: 286 € Elektrosatz, 13 polig: 197 €
Opel Vivaro-e	1000 kg	750 kg	N/A	N/A	N/A
Peugeot e-Expert	1000 kg	750 kg	N/A	N/A	N/A
Renault Kangoo Maxi Z.E. 33	322 kg	322 kg	N/A	364 € (starr) / 429 € (abnehmbar)	540 €
Renault Kangoo Z.E. 33	375 kg	375 kg	N/A	364 € (starr) / 429 € (abnehmbar)	540 €
Toyota Proace	1000 kg	750 kg	N/A	N/A	N/A
VW-Abt e-Caddy Maxi	750 kg	750 kg	75 kg	175 € (starr) / 475 € (abnehmbar) Adapter: 105 €	N/A
VW-Abt e-Transporter 6.1	1500 kg	750 kg	100 kg	175 € (starr) / 475 € (abnehmbar) Adapter: 105 €	N/A





Theoretisch reichen die 1.800 kg Anhängelast des Audi e-tron aus, um auch mal einen Rennwagen zu ziehen.

von Sportgeräten, sondern zieht auch ordentlich was weg. Mit einer gebremsten Anhängelast von 2.250 kg ist das Model X derzeit das leistungsfähige Elektro-Zugpferd auf dem Markt.

Bietet der Hersteller weder werksseitig noch als Originalzubehör eine Anhängerkuppelung an, kann eventuell der Zubehörhandel aushelfen. So finden sich Lösungen für den Jaguar I-Pace oder der Renault Zoe auf dem Nachrüstermarkt. Selbst Winzlinge wie der Elektro-Smart oder der Renault Twizy können mit einer Anhängerkuppelung nachgerüstet werden. Die Anhängelasten fallen dann allerdings eher gering aus, mehr als 750 kg sind nicht drin. Eine löbliche Ausnahme bildet hier die aufwendige und nicht

ganz günstige Anhängerkuppelung von MisterDotCom für das Tesla Model S, welche eine Anhängelast von 1.850 kg erlaubt. Für 1.500 Euro plus Einbau (650 Euro beim Anbieter) kann man die AHK bestellen, die aus der luxuriösen Limousine ein veritables Zugfahrzeug macht.

Einfache Lösungen für den Fahrradtransport

Am unteren Ende der Fahnenstange gibt es diverse nachrüstbare Anhängerkuppelungen für fast jedes Elektroauto, die zumindest die Montage eines Fahrradträgers erlauben. Das Ziehen eines Anhän-



Zum Ziehen eines größeren Wohnanhängers eignet sich das Tesla Model X am besten.

Ihr Spezialist für
Zubehör & Tuning



Anhängerkuppelung Tesla Model S

1850/750 kg Anhängelast (gebr./ungebr.) • 75 kg Stützlast Anhängerbetrieb, 100 kg für Fahrradträger • abnehmbar & von unten gesteckt • Ausschnitt nicht sichtbar
TÜV-Einzelgutachten • inkl. 13-poligem Elektrosatz • versandkostenfrei in DE



1.500 €
inkl.
Elektrosatz

Optional Montage bei uns vor Ort

Entwicklung - Herstellung & Vertrieb

Misterdotcom Michael Papenburg | Tel.: +49/2154/8160960 | info@misterdotcom.info

www.misterdotcom.de

Fahrzeughersteller	Hersteller AHK	Anhängelast (gebremst)	Anhängelast (ungebremst)	Stützlast	Preis DE (exkl. Einbau)	Preis AT (exkl. Einbau)
Audi e-tron	GDW	1800 kg	750 kg	100 kg	398 €	435 €
Jaguar I-Pace	Brink	750 kg	750 kg	50 kg	581 €	734 €
Renault Zoe (alle Varianten bis 08/2019)	Wolf Feinmechanik	750 kg	750 kg	50 kg	798 €	N/A
Renault Zoe R135/R110 (ab 09/2019)	Wolf Feinmechanik	750 kg	750 kg	50 kg	873 €	N/A
Renault Twizy	Wolf Feinmechanik	180 kg	180 kg	30 kg	698 €	N/A
smart fortwo electric drive (BR451)	Clevertrailer	430 kg	430 kg	40 kg	ca. 750 €	ca. 750 €
smart fortwo electric drive (BR451) ¹	MisterDotCom	450 kg	450 kg	45 kg	590 €	N/A
smart EQ fortwo/fortwo electric drive (BR453)	MisterDotCom	550 kg	550 kg	50 kg für Anhänger, 70 kg für Fahrradträger	625 €	N/A
smart EQ forfour/forfour electric drive (BR453) ²	MisterDotCom	750 kg	750 kg	50 kg für Anhänger, 70 kg für Fahrradträger	649 €	N/A
Tesla Model S	MisterDotCom	1850 kg	750 kg	75 kg für Anhänger, 100 kg für Fahrradträger	1.500 €	N/A

¹Einzelabnahme erforderlich; ²Gutachten vsl. demnächst verfügbar

gers ist bei diesen Lösungen aber tabu. Diese Nachrüstsätze sind beispielsweise von den Herstellern Brink oder GDW erhältlich und kosten zwischen 300 und 600 Euro. Die maximal erlaubte Stützlast beträgt üblicherweise 50 bis 75 Kilogramm. Genug für zwei E-Bikes.

Wer wirklich hohe Lasten ziehen möchte, muss wohl auf die elektrischen Pickup-Trucks warten, von denen sich derzeit einige in der Entwicklung befinden. Der Tesla Cybertruck soll je nach Variante zwischen 3,4 und 6,35 Tonnen ziehen dürfen, Rivian verspricht für den R1T immerhin bis zu 5 Tonnen – zumindest in den USA. Ob und wann die großen Elektro-Zugpferde nach Europa kommen, ist jedoch noch ungewiss.

Mehr AHKs in der Zukunft?

Noch scheuen viele Autohersteller den zusätzlichen Entwicklungsaufwand für die vergleichsweise geringe Stückzahl an Elektrofahrzeugen, die damit ausgestattet wird. Die ohnehin nicht gerade üppi-

ge Reichweite vor allem älterer Modelle schien als Begründung auszureichen, auf eine AHK zu verzichten. Denn klar ist: Beim Ziehen größerer Lasten steigt der Verbrauch enorm an – und die Reichweite sinkt. Wer mit einem großen Anhänger längere Strecken zurücklegen will, benötigt daher ein reichweitenstarkes und schnell wieder aufladbares Elektroauto, was die Auswahl derzeit auf die höherpreisigen Modelle beschränkt. Zusätzliche Zeit für die notwendigen Ladestopps muss man ebenso einplanen.

Doch der Bedarf an Anhängerkupplungen scheint inzwischen auch in den Entwicklungszentren angekommen zu sein. Der Skoda Enyaq darf beispielsweise bis zu 1.200 Kilogramm ziehen und es ist wahrscheinlich, dass es auch andere Elektrofahrzeuge auf Basis der MEB-Plattform des VW-Konzerns mit einer optionalen AHK geben wird. Die weiteren SUV-Ableger VW ID.4 und Audi Q4 e-tron sind heiße Kandidaten dafür. ■

Von Marcus Zacher | Fotos: Hersteller

Mit der Anhängerkupplung von Wolf Feinmechanik zieht die kleine Zoe bis zu 750 kg.



MisterDotCom bietet für das Tesla Model S eine aufwendige und stabile Nachrüstlösung an, womit der Tesla bis zu 1.850 kg ziehen darf.





Van's etwas mehr sein darf



Technische Daten Opel Vivaro-e 50 kWh/75 kWh

Antrieb

Permanetmagnet-Synchronmotor;
Frontantrieb

Leistung

100 kW

Drehmoment

260 Nm

Höchstgeschwindigkeit

130 km/h

Batteriekapazität

50 kWh/75 kWh

Ladestandard

AC: 7,4 kW 1p (opt. 11 kW 3p)

DC: CCS 100 kW

Reichweite (WLTP)

230 km/330 km

Anhängelast (gebremst/ungebremst)

1.000 kg/750 kg

Länge

S: 4,6 m, M: 4,95 m, L: 5,3 m

Laderaum

S: 4,6 m³, M: 5,8 m³, L: 6,6 m³

So langsam wächst das Angebot an Transportern mit praxistauglichen Reichweiten und ordentlichen Lademöglichkeiten. Mit dem Vivaro-e hat Opel nicht nur für Handwerker und Paketdienstleister ein interessantes Angebot in Vorbereitung.

Den Kastenwagen wird es sogar mit zwei Batterieoptionen geben, die eine Reichweite von 230 bzw. 330 km gemäß der WLTP-Norm ermöglichen. Die Variante mit kleiner Batterie verfügt über ein Akkupack mit 50 kWh, die größere erhält sogar 75 kWh.

Der elektrische Vivaro teilt sich dabei die gleiche Plattform wie die Verbrenner-Pendants, trotzdem bleibt der Laderaum unverändert groß. Je nach Fahrzeuglänge (angeboten werden drei Längen von 4,60 Meter im S bis 5,30 Meter im L) schluckt der Vivaro-e 4,6 bis 6,6 Kubikmeter Ladegut und kann bis zu 1.275 kg zuladen. Zusätzlich wird es eine Anhängerkupplung geben, mit der der Vivaro-e immerhin 1.000 kg ziehen darf.

Neben dem Kastenwagen wird es auch weitere Karosserieaufbauten geben. Geplant sind eine Variante mit Doppelkabine, ein Kombi zum Personentransport und eine Fahrgestellvariante für unterschiedlichste Aufbauten.

Schnellladung mit bis zu 100 kW

Für Vortrieb sorgt der aus dem Corsa-e bekannte Elektromotor mit 100 kW und 260 Nm. Serienmäßig kann der Vivaro-e nur einphasig (mit 7,4 kW), optional jedoch auch dreiphasig (mit 11 kW) an einer AC-Ladesäule geladen werden. Die Schnelllademöglichkeit per CCS-Standard ist allerdings serienmäßig verbaut und erlaubt das Aufladen der Batterien mit bis zu 100 kW, was je nach Variante 30 bis 45 Minuten für die 80-Prozent-Ladung dauert.

Der Vivaro-e soll bereits ab Sommer bestellbar sein und noch im Laufe des Jahres an die ersten Kunden ausgeliefert werden. Preise wurden noch nicht genannt.



Mehr Infos online auf
www.elektroautomobil.com:

