



# Mazda MX-30 kein Kurzstreckenauto <sup>1)</sup>

Donnerstag, 24. 6. 2021 11:30 – 18:00

Fahrstrecke	Brünig Passhöhe	DC - Laden	geschätzte Ladedauer
			 wurde unterschritten

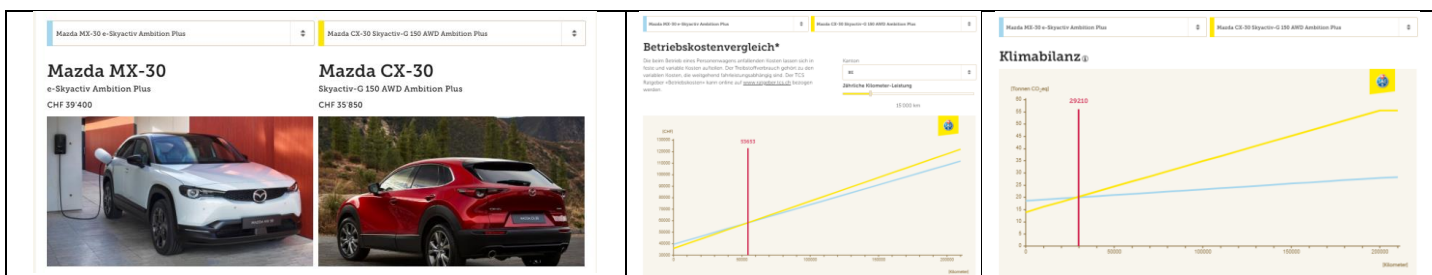
## Details

Ort	km	RW Anz.		Berechnete Werte		
		km	%	kWh	kWh	kWh / 100km
Worb Bächelmatt	0	216	100	32.0	Diff.	
Thun	28	174	85	27.2	- 4.8	17.1
Brünig Passhöhe	80	114	56	19.9	- 9.3	17.8
Hergiswil	115	109	49	15.7	- 2.2	6.4
Luzern	134	88	40	12.8	- 2.9	15.2
Rastst. Neuenkirch	145	71	33	10.6	- 2.2	20.4
<b>DC laden <sup>2)</sup></b>		<b>49 min</b>		<b>+ 21.4</b>		<b>26.3 kW</b>
Rastst. Neuenkirch	145	217	100	32.0		
Worb Bächelmatt	235	117	55	17.6	- 14.4	16.0
<b>Verbrauch (inkl. Klimatisierung: ca. 20 - 22 °C)</b>				<b>35.84</b>		<b>15.25 <sup>3)</sup></b>

**sympacharge – Initiative für sympathische Ladeinfrastruktur**  
 Im Zentrum steht der Nutzer und seine Bedürfnisse. Nicht das Laden steht im Vordergrund sondern die Tätigkeit, während der das Fahrzeug abgestellt ist: Wohnen/schlafen, arbeiten, skifahren etc.  
**Laden beim Parkieren statt parkieren zum laden!**  
**Am Besten über Nacht daheim.**  
 Im Einfamilienhaus problemlos zu realisieren, im Mehrfamilienhaus braucht es einige konzeptionelle Vorbereitungen (und zuweilen etwas Überzeugungsarbeit bei Vermietern oder Miteigentümern).  
 Für neutrale und anbieterunabhängige Beratung **und Unterstützung bei der Realisierung** stehe ich gerne zur Verfügung.

- <sup>1)</sup> Die Batterie des MX-30 ist mit 35.5 kWh brutto bzw. 32 kWh netto nicht allzu üppig dimensioniert. Wie der Test zeigt, kommt man aber im Alltag problemlos damit aus. Auf längeren Strecken (235 km an einem Nachmittag fahre ich nicht allzu oft) gilt es, ohnehin stattfindende Standzeiten (z.B. eine Essenspause) zum laden zu nutzen. Und auf der ganz grossen Ferienfahrt bietet sich mit etwas Planung die Möglichkeit, unterwegs attraktive (Lade-) Orte zu entdecken!
- <sup>2)</sup> Wie so oft hatten die Passagiere länger für ihre Bedürfnisse als das Auto zum laden. Die Ladung war abgeschlossen, gemäss Anzeige an der Säule seit ca. 15min. Bezüglich Lademenge besteht eine (vernachlässigbare) Differenz zwischen Anzeige und Berechnung.
- <sup>3)</sup> Damit liegt der ermittelte Verbrauch **deutlich tiefer** als der Normverbrauch (19.0 kWh). Mit zunehmender ErFAHRUNG nutzt man insbesondere die Rekuperation immer besser, siehe z.B. Verbrauch zwischen Brünig-Passhöhe und Hergiswil.

Der TouringClub der Schweiz bietet auf [www.tcs.ch](http://www.tcs.ch) einen Vergleichsrechner. Dieser berücksichtigt seit einiger Zeit neben den Betriebskosten auch die Klimabilanz.



**Fazit:** Abgesehen vom etwas höheren Kaufpreis gibt es kaum einen Grund mehr, in dieser Kategorie auf ein Elektroauto zu verzichten. Nicht nur wegen dem Klima! Wie der Betriebskostenvergleich aufzeigt, sind auch die höheren Anschaffungskosten lange vor dem Nutzungsende mehr als kompensiert. Nicht nur die Energiekosten sind günstiger (daheim kostet die kWh ca. 25 Rappen; für weniger als 4 Franken fährt man 100km), es gibt kein Motorenöl zu wechseln, keinen Auspuff der irgendwann durchrostet ist, Rekuperation schont die Bremsen usw.  
 Klar, hier wurde ein Fronttriebler mit einem Allrad verglichen, aber bekanntlich ist 4WD bei Elektroautos mit einem zusätzlichen Motor an der anderen Achse sehr einfach zu realisieren. Ein entsprechendes Modell dürfte nicht allzu lange auf sich warten lassen.