

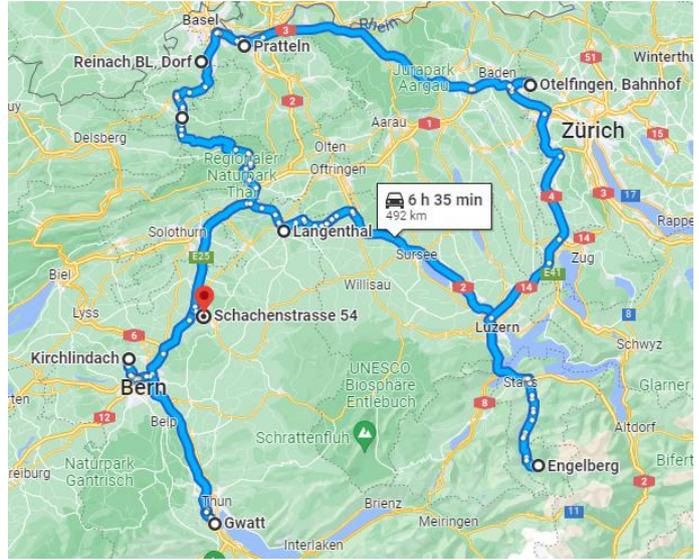


Renault Megane – Standzeiten nutzen - und Tesla SuperCharger testen

Das Auto



Die Fahrstrecke



Das mobile Ladegerät ¹⁾



Der Test ³⁾



Details

Ort	km		RW - Anzeige		Berechnete Werte		
		total	km	%	Batt.	Verbr.	kWh / 100km
Lyssach		0	355	100	kWh	kWh	
Kirchlindach	25	25	335	95	55.3	4.7	18.8
Gwatt	41	66	288	81	48.6	6.7	16.3
Langenthal	78	144	198	61	33.5	15.1	19.4
Übernachten / laden 230V/8A ¹⁾			22:00 – 07:30			15.4	1.6 kW
Langenthal	0	144	269	83	48.9		
Engelberg	90	234	152	49	26.3	22.6	25.1
Veranstaltung / laden ²⁾			09:00 – 11:00			35.2	17.6 kW
Engelberg	0	234	314	100	61.5		
Otelfingen	100	334	293	78	44.7	16.8	16.8
Pratteln	61	395	221	61	32.3	12.4	20.3
DC Laden am SuperCharger ³⁾			17:21 – 17:34			9	41.5 kW
Pratteln	0	395	275	74	44.3		
Reinach BL	15	410	253	70	42.0	2.3	15.3
Übernachten / laden 230V/6A ⁴⁾			18:30 – 07:30			18.4	1.4 kW
Reinach BL	0	410	316	94	56.4		
Lyssach	75	485	226	69	41.4	15	20.0
Verbrauch inkl. Heizung (ca. 3 bis 10 °C)						100.0	17.5

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.

¹⁾ **Laden mit 230V:** Die 230V - Steckdosen sind nicht für Dauerlast mit hoher Leistung ausgelegt. Deshalb wird oft vor Brandgefahr gewarnt wenn Elektroautos an „Haushalt-Steckdosen“ geladen werden. Man muss aber **differenzieren**: hier wurde kein *Ladeziegel* (Nottladegerät) verwendet, sondern ein **hochwertiges** mobiles Ladegerät mit **Adapterkennung**. Das Gerät stellt sich je nach verwendetem Stecker automatisch auf die zulässige Ladeleistung ein. Für die Schweizerische 230V (T13) – Steckdose sind das 8 Ampere oder etwa 1.8 kW. Das entspricht 80% der Maximalbelastung von 10A bzw. 2.3 kW. **An der eigens zum Laden installierten Steckdose in Langenthal wurde mit 8A geladen, an der Balkonsteckdose in Reinach zur Sicherheit nur mit 6A. Das entspricht 1.4 kW, was reicht, um über Nacht (10 Std), zwischen 70 und 100km nachzuladen. Dank dem geringen Verbrauch des Renault Megane wurden über Nacht sogar 105 Kilometer Reichweite nachgeladen.**

Wichtig: Billig-Geräte haben oft keine Adapterkennung, so dass eine Überlastung der Steckdose möglich ist. Im besseren Fall löst die Sicherung aus, im schlechteren brennt die Steckdose, die Verkabelung oder das Haus! Ein **hochwertiges Ladegerät** kostet ca. 1'000.-, komplett als **Reiseset mit Tasche** gegen 1'500.- Franken. Damit kann man buchstäblich **überall** laden. Selber habe ich Erfahrung mit dem Schweizer Produkt **JuiceBooster** und dem **NRGkick** (Bild) aus Österreich, beide sehr empfehlenswert. Es gibt auch noch andere aber bitte beachten: wenn ein Gerät nur die Hälfte kostet ist es in der Regel auch nur die Hälfte wert. **An der Sicherheit sparen kann teuer werden!**

²⁾ Der Megane lädt mit 22kW; die Ladung war lange vor Abschluss der Veranstaltung (ca. 14:30) wieder vollgeladen.

³⁾ Tesla gibt die **SuperCharger** sukzessive für Fremdmarken frei. Der Standort Pratteln (Total 18 Ladepunkte) ist bereits freigegeben, das wollte ich ausprobieren. Die Batterie war für eine ansprechende Ladeleistung viel zu voll, zudem waren insgesamt 10 Autos am Laden (9 Tesla und der Megane), nach meinen Informationen steht bei hohen Auslastungen an den Ladesäulen zudem nicht mehr die volle Leistung zur Verfügung. Die DC-Ladeleistung von 41.5 kW ist aus diesen Gründen nicht berauschend, aber es funktioniert!

Von der Probefahrt wurde ein kurzes Video produziert und auf youtube gestellt: <https://youtu.be/YQLclBPtO30>