

STROM HÄT'S A JEDÄM HUUS!

100'000 ELEKTRISCHE KILOMETER MIT DEM BMW i3

Martin Morf ist ein «Energiefreak». Der 75-jährige gelernte Maschinenbauingenieur beheimatet gleich zwei BMW i3 bei sich in Dürnten in der Nähe von Hinwil im Kanton Zürich. Er ist damit im wahrsten Sinne des Wortes einer unserer ältesten BMW i3 Kunden.



Martin Morf mit seinen beiden «Stromern».

«Beruflich hatte ich viel mit der Bauerei zu tun. Daher kommt es auch, dass mir ein effizienter und verantwortungsvoller Umgang mit Energie wichtig ist», so Martin Morf. «Bei den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wird nur rund 20% der Energie zum Fahren aufgewendet, 80% geht verloren. Beim Elektrofahrzeug ist es genau umgekehrt. Der Wirkungsgrad ist hier also um einiges besser. Zu meiner Zeit als Berufspendler waren Elektroautos leider noch nicht ausgereift. Die 5 Kilometer lange Strecke von Dürnten zum Bahnhof nach Hinwil wäre ich gerne schon mit einem solchen gefahren, denn in meinen Augen ist es nicht effizient diese kurze Distanz mit einem Diesel- oder Benzinauto zu fahren. Doch die ersten Geh- oder besser gesagt Fahrversuche mit einem elektrischen Antrieb habe ich erst 2013 gemacht. Damals mit einem Renault Twizy. Langsam an das Thema heran-

getastet, habe ich festgestellt, dass ich in keinster Weise bei der Mobilität eingeschränkt bin. Im Gegenteil. Darüberhinaus hatte ich bereits eine Photovoltaikanlage auf dem Dach. Diese erzeugt 5000 kWh pro Jahr. Für Haushalt und Wärmeboiler benötige ich jedoch nur 3000 kWh. Somit musste ich den Überschuss wieder ins Netz einspeisen – und erhielt dafür vom EKZ gerade einmal 200 CHF. Da begann es bei mir im Kopf zu rechnen. Mit 2000 kWh könnte ich z.B. mit einem BMW i3 15'000 Kilometer fahren.

Dieselbe Strecke mit einem normalen Verbrennungsmotor dagegen würde mich beim aktuellen Benzinpreis rund 1600 CHF kosten. Das hat mir schliesslich den letzten Schubs gegeben, mich mit der Anschaffung eines Elektrofahrzeugs zu beschäftigen. Zusätzlich fallen, zumindest momentan, noch keine Verkehrssteuern für Elektrofahrzeuge an. Nach dem Test von verschiedenen Modellen fiel die Entscheidung recht leicht: der BMW i3 hat mich als Ingenieur nicht nur vom Konzept her überzeugt. Das Fahrzeug wurde – im Gegensatz zu allen anderen Modellen – als reines Elektromodell entwickelt und ist kein «Kompromiss», sondern eine von Anfang bis Ende durchdachte Lösung. Angefangen bei der Carbon-Fahrgastzelle bis hin zum Design, das sich eindeutig abhebt.

So durfte ich 2014 meinen ersten BMW i3 in Empfang nehmen. Damals noch mit 60 Ah Akku (22,6 kWh) und einer Reichweite von 130 – 150 km. Das hat mich und meine Frau jedoch nicht davon abgehalten Fahrten nach Deutschland, Österreich, ins Tessin oder Frankreich zu unternehmen. Gut geplant – heute mit diversen Apps sowieso kinderleicht – nutzten wir einen Zwischenstopp an einer Schnellladesäule einfach zum Mittagessen. Mit 50 kWh lade ich von 30% auf 70% in 30 Minuten. Oder anders gesagt, 100 km Reichweite lade ich in 15 Minuten wieder auf. Auch die Fahrt über Pässe oder zu unserem Ferienhaus in Sedrun sind für einen «Elektrischen» kein Problem. Den meisten Verbrauch erzeugt ja der Luftwiderstand. Das bedeutet, je schneller ich fahre, umso mehr Luft muss ich verdrängen und umso mehr Energie wird verbraucht. Dagegen fahre ich kurvige Pässe eher langsam, somit ist der Verbrauch auch geringer und beim Bergabfahren lade ich den Akku über Rekuperation wieder auf.

Was vielfach auch vergessen wird bei der Diskussion um Reichweiten bei Elektrofahrzeugen: Da ich das Fahrzeug über Nacht lade, fahre ich morgens immer mit vollem Tank los, das heisst,



ich habe immer die volle Reichweite und komme damit heutzutage mit der neuen Generation an Batterien schon recht weit. Und falls doch: Strom hat es an jedem Haus, ist meine Devise. Ich kann mich an nur eine einzige Situation in den letzten 6 Jahren erinnern, wo ich auf Grund einer Umleitung auf der Autobahn über Land keine Ladestation mehr erreichen konnte.

So wurde einfach kurzerhand an einem Restaurant angehalten und gefragt, ob ich mein Auto an einer normalen 220V Steckdose aufladen darf. Die Wartezeit haben wir uns dann mit einer feinen Pizza verkürzt.

2019 kam dann noch ein zweiter BMW i3 dazu, jetzt mit einem 120-Ah-Hochvoltspeicher der neueren Generation. Somit sind meine Frau und ich nun unabhängig voneinander mobil. Für mich ist der BMW i3 das perfekte Fahrzeug. Einziger Wermutstropfen: der BMW i3 hat keine Anhängerkupplung. Als Wohnwagenbesitzer ist das besonders bitter, somit brauche ich für Urlaubsfahrten dann immer einen «Benziner» mit Anhängerkupplung. Aber wer weiss, die Entwicklung schreitet stetig voran. Ich werde dranbleiben und schauen, was BMW in Sachen Elektromobilität in Zukunft noch auf den Markt bringt.



Wo ein Wille, da ein Weg. Strom hat es an jedem Haus – und an jedem Hotel. Mit Verlängerungskabel wird der BMW i3 kurzerhand ans Stromnetz angeschlossen.

Den BMW i3 gibt es bei uns beispielsweise für CHF 460.– monatlich (10% Anzahlung, 48 mt. Laufzeit, 10'000 km pro Jahr). Und: Abzüglich einer Ersparnis an Benzinkosten für den täglichen Arbeitsweg wird es sogar noch günstiger. Ebenso sparen Sie die Verkehrssteuern.



WER ELEKTRISCH ZUR ARBEIT PENDELT SCHONT UMWELT UND PORTEMONNAIE.*

32 KM

BEISPIELRECHNUNG:

Ø TÄGLICHER ARBEITSWEG: 32 KM

🔌 DAFÜR BENÖTIGTE ENERGIE BMW i3: 4,8 KW

🇨🇭 ENERGIEKOSTEN FÜR 32 KM: 0.48 CHF

⚡ ENERGIEKOSTEN PRO JAHR: 105.– CHF
bei 220 Arbeitstagen/Jahr

ZUM VERGLEICH:

🚗 845.– CHF BENZINKOSTEN

* Unter der Annahme, dass Strom aus erneuerbaren Energien gewonnen wird.

