



Abholung Hyundai Ioniq Electric bei Auto Darmas in Recklinghausen.

Fahrt nach Vilshofen an der Donau am 12.02.2018 ab 12:00 Uhr mittags. Start mit 100% Akku – danke an Auto Darmas für das Völlladen – und angezeigten 226km Reichweite.



Erster Ladestop nach ca. 120km Autobahnraststätte Siegerland. EnBW Säule wurde mit EnBW prepaid Ladekarte für 5€ freigeschaltet. Ladung erfolgte auf ca. 90%. Die Ladeweile vertrieb ich mir bei einem Cordon Bleu in der Raststätte.



Abfahrt von Raststätte Siegerland mit ca. 90% Akku und angezeigten 191km Reichweite sollten für die 154km bis zum Ultra-E Schnellader in Kleinostheim reichen.

12,5km vor dem Schnellader in Kleinostheim wurden nur noch 25km Restreichweite angezeigt. Ich war wohl etwas zu schnell unterwegs und habe mehr Strom verbraucht als vom Bordcomputer vorausberechnet.



Ich habe den Ultra-E Schnelllader in Kleinostheim mit 15km Restreichweite nach ca. 1,5h und 154km Autofahrt erreicht. Der Durchschnittsverbrauch hat sich bei 15,3kWh/100km eingependelt.



In Kleinostheim standen insgesamt 274km auf dem Tacho sowie eine Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Ladepause von 102km/h.



Das Aufladen am Ultra-E Schnellader habe ich über Intercharge freigeschaltet. Ich habe mir von Wien Energie die Ladekarte „Tanke Wien“ beschafft. Hier werden 9,60 EUR pro Stunde fällig und abgerechnet wird im 10 Minuten Takt. Freischaltung der Säule erfolgte über die Tanke Wien RFID Karte.

Die ca. 20 Minuten Ladezeit verbrachte ich beim goldenen M mit Kaffee und Apfelkuchen.



Kleiner Tipp von meiner Frau: Der PROWIN Airbowl fürs Auto hält den Fahrer länger frisch. Zudem lagen im Auto die 4 originalen Sommerreifen die zusammen mit dem Neuwagengeruch ein recht eigentümliches Spektrum an Gerüchen entfalteten. Der kleine Airbowl tat sein bestes und hat fleißig PROWIN Apfelduft verströmt. Ja, heute sind selbst die Apfelduftbäumchen elektrisch.





Bei ca. 90% habe ich die Ladung beendet und bin mit angezeigten 192km Reichweite weiter die A3 gefahren Richtung Nürnberg.





Nächster Ladestop nach 106km am Rasthof Haidt Süd bei Würzburg. Der Verbrauch stieg auf 16,2kWh/100km an obwohl die Durchschnittsgeschwindigkeit auf unter 100km/h gefallen ist. Dies ist dem extrem schlechten Wetter mit viel Regen gemischt mit etwas Schnee geschuldet. Zudem bin ich kurz im Stau gestanden da kurz vor Haidt Süd ein schwerer Unfall mit mehreren Fahrzeugen passiert ist und die Autobahn kurz total gesperrt war.





Die Innogy Ladesäule am Rasthof Haidt Süd habe ich mit der eCharge App gestartet. Ich habe mir von BEW den Lokalstrom Mobil Vertrag beschafft. Start und Beenden des Ladevorgangs hat über die eCharge App geklappt – nur der Ladefortschritt wurde nicht live in der App angezeigt.





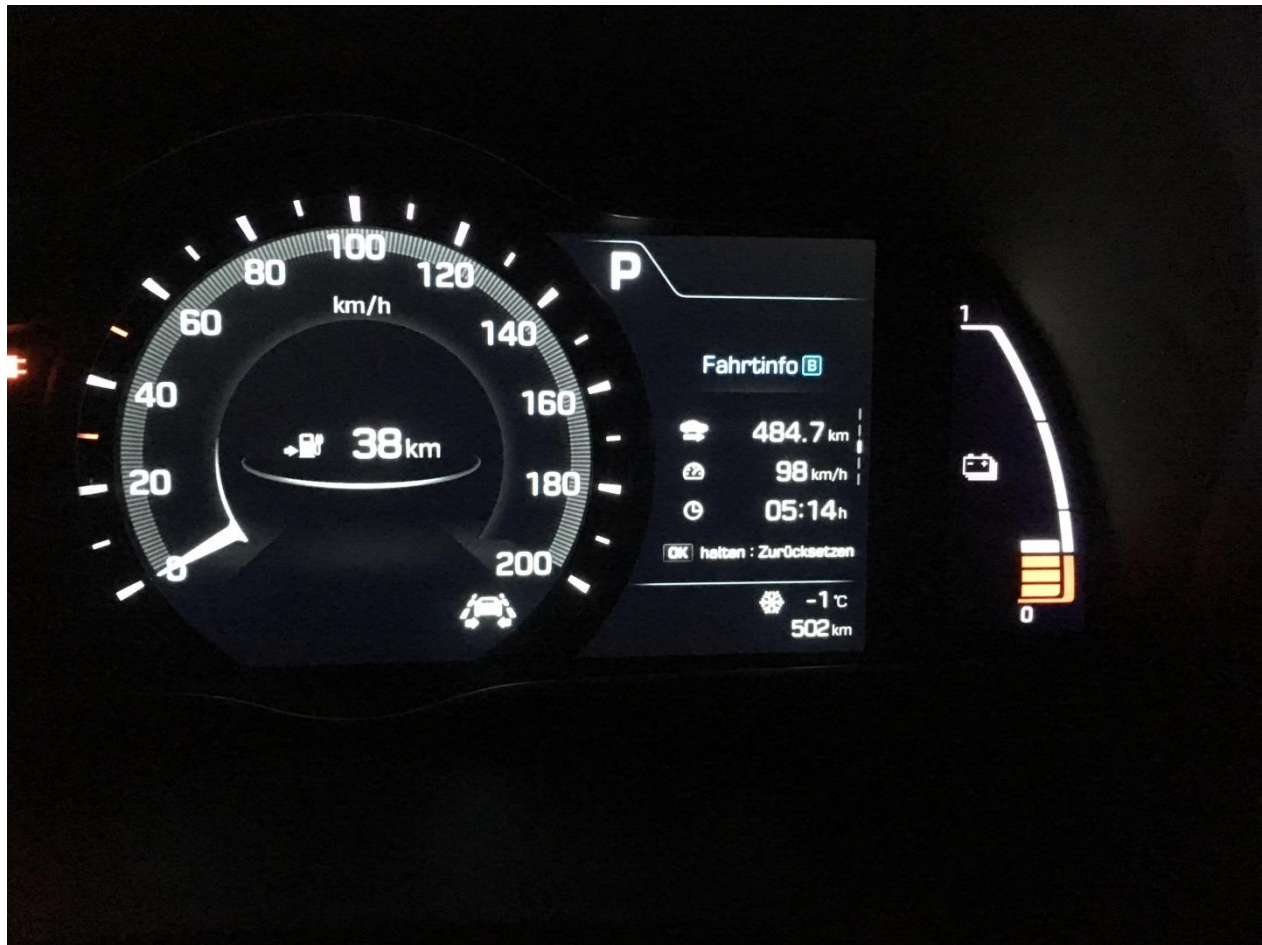
Insgesamt standen in Haidt Süd 380km auf dem Tacho. Geladen habe ich nur bis ca. 80% da ich den Nächsten Stop am Autohof Neumarkt südlich von Nürnberg geplant hatte.

Die Entscheidung nur auf 80% zu laden sollte sich allerdings als weniger klug herausstellen denn das Wetter wurde immer schlechter was sich negativ auf den Verbrauch auswirkte. Ich habe dann kurzfristig umdisponiert und mittels ChargeEV App die Raststätte Nürnberg-Feucht West angesteuert welche ich ca. 12km eher erreichen konnte.

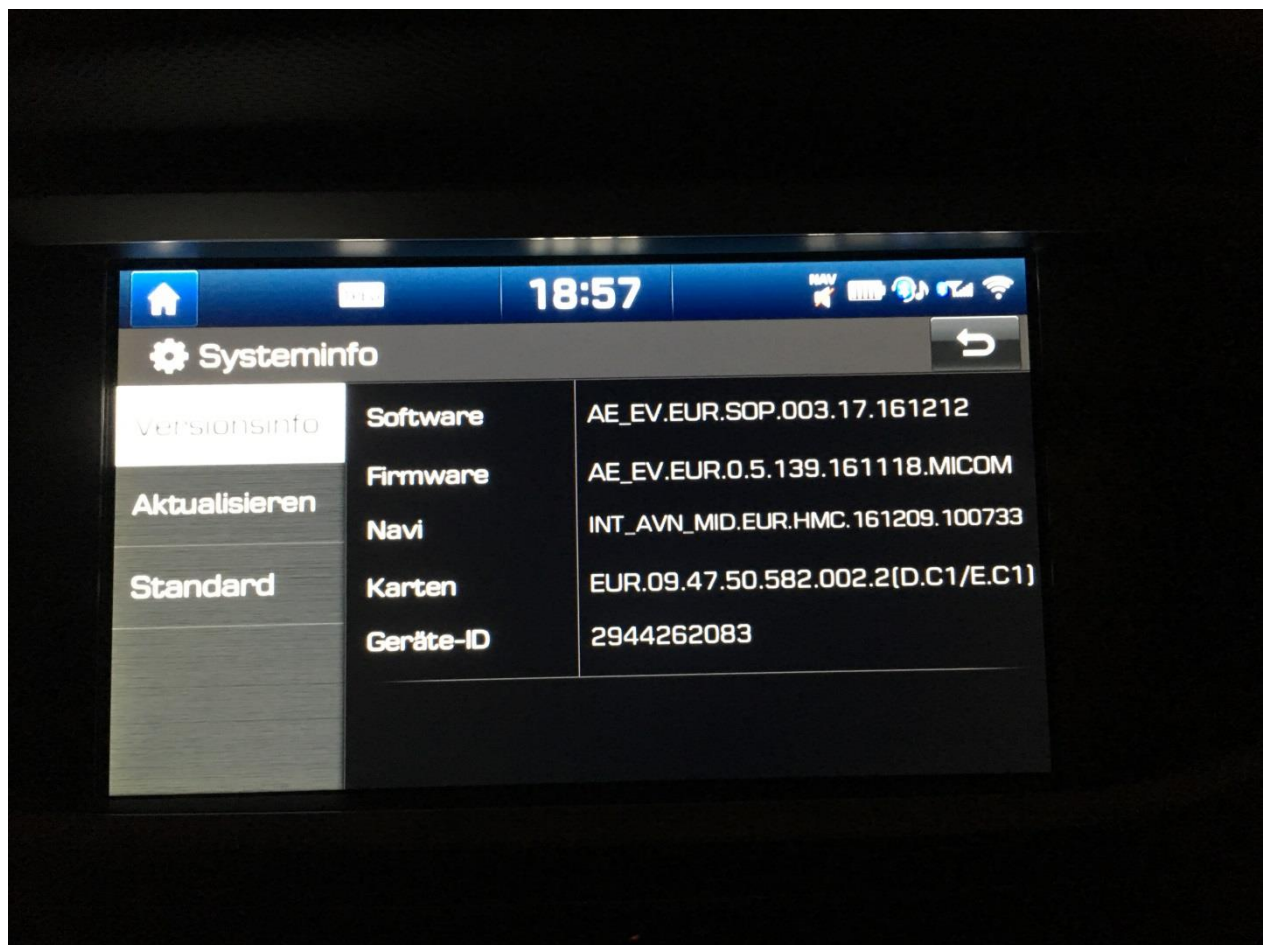


Die Säule war von einem Lkw verdeckt, ich konnte aber ranfahren und laden. Der Fahrer macht sowas wohl öfters denn er meinte nur er hätte noch nie ein Elektroauto laden sehen wenn er sich vor eine Ladesäule gestellt hat. Hm, na ja vielleicht hat er sich ja den Tesla Semi bestellt und übt schon mal Ladesäulen-Suchen. Immerhin hat er angeboten Platz zu machen falls ich welchen benötige.

Die Säule ist von E.On und ich hatte schon befürchtet ich muss jetzt im Schneegestöber mittels fummeliger App - da ich keinen Vertrag habe – die Säule freischalten. Jedoch hatte ich Glück und die Säule befand sich noch im Messemodus und ich konnte kostenlos laden.



Erreicht habe ich die E.On Säule nach 104km. Insgesamt standen jetzt 484km auf dem Tacho.



Da es so stark schneite wollte ich nicht ins Rasthaus gehen und bin im Auto geblieben. Hier habe ich dann festgestellt dass Darma leider nicht auf die neueste Software aktualisiert hatte obwohl ich es eigentlich ausdrücklich wünschte und es auch im Werkstattauftrag vermerken lies. Dummerweise bin ich den Auftrag aus Zeitgründen leider nicht mit dem Verkäufer durchgegangen.

Das Wetter war echt eine Katastrophe. Teilweise war die Fahrbahn komplett schneebedeckt.



Nach weiteren 108km habe ich dann Regensburg Ost erreicht. Durch das schlechte Wetter stieg der Stromverbrauch auf im Schnitt auf 16,8kWh/100km. Die Zeit in Regensburg nutzte ich fürs Abendessen.

Die Säule in Regensburg ließ sich nicht mit der Tanke Wien Karte freischalten obwohl sie in der Intercharge App gelistet ist. Aus Bequemlichkeit wollte ich es nicht über die App probieren sondern hab einfach schnell die NewMotion Karte an das RFID Lesegerät gehalten und die Säule so freigeschaltet.

Geladen habe ich bis 90%. Der Ladevorgang hat 34 Minuten gedauert was mir etwas langsam erschien. Leider wurde die Energiemenge nicht angezeigt somit könnte ich nur über den Ladezustand der Batterie eine Schätzung machen. Aber bei einem Pauschalpreis von 7,85€ ist das auch egal. Ich habe etwas mehr als nötig geladen da es jetzt aufgehört hatte zu schneien und ich die letzten 100km etwas zügiger vorankommen wollte.





Ankunft um 20:20 Uhr in Regensburg Ost.



Abfahrt Regensburg um 20:54 Uhr.



Bei ca. 90% Ladezustand und angezeigten 165km habe ich mich auf die 100km lange letzte Etappe von Regensburg nach Vilshofen gemacht.





Die letzte Etappe von 100km Länge bin ich konstant mit Tempomat 130km/h gefahren. Es war praktisch kein Verkehr mehr und ich konnte die Geschwindigkeit auf ca. 90km Strecke konstant halten.

Die Außentemperatur ist leicht auf -2°C gesunken. Die Fahrbahn war feucht aber es gab keinen weiteren Niederschlag. Nach insgesamt 695km erreichte ich Vilshofen an der Donau.



Die hohe konstante Geschwindigkeit hat nochmal den Verbrauch nach oben getrieben.



Ankunft Vilshofen um 21:58 Uhr nach insgesamt 10h Reisezeit und 7,5h Fahrtzeit.

Fazit:

Ich glaube mit einem Verbrenner hätte ich wahrscheinlich mindestens 1h Pause gemacht auf die gesamte Strecke – vielleicht sogar etwas länger. So habe ich mit dem Ioniq auf 700km Strecke ca. 1,5h länger gebraucht als mit einem Verbrenner.

Es gibt sicherlich einige Hobby-Rennfahrer die nur einmal kurz tanken und sonst immer mit Vollgas und teilweise über 200km/h dahinfahren. Die sind dann wahrscheinlich nochmal 30 Minuten schneller. Dafür dann mit einem Verbrauch von 10l/100km oder sogar darüber und Spritkosten von ca. 100 EUR auf die gesamte Strecke.

Ich habe auf die gesamte Strecke ca. 25 EUR Stromkosten gehabt.