

Deutsches Start-up bringt E-Auto für 16.000€

Der Streetscooter-Pionier Günther Schuh will in seinem **neuen** Unternehmen e.GO ab dem kommenden Frühjahr ein preisgünstiges **Elektroauto** für den Massenmarkt in Serie herstellen. Der Listenpreis für das Einsteigermodell **e.GO Life** soll in Deutschland 15.900 Euro betragen. Da in Österreich für Stromer keine NoVA anfällt und die MwSt. auch nur ein Prozent höher ist, dürfte der Verkaufspreis hierzulande ähnlich aussehen - abzüglich der 4.000-Euro-Kaufprämie für reine **Elektroautos** liegt der Kunden-Endpreis damit bei 11.900 Euro.



e.GO Mobile AG Heckklappe aus Glas ist dem Kostendruck geschuldet.

"Kompaktes, spritziges Elektroauto"

Schuh beschreibt den e.GO Life als "kompaktes, spritziges Elektroauto für den Innenstadtverkehr". Optisch wirkt er wie eine Kreuzung aus Fiat 500, Mini und Suzuki Swift. In der Basisvariante solle das "Elektroauto für den Otto Normalverbraucher" eine Reichweite von rund 130 Kilometern bei einer Höchstgeschwindigkeit von knapp über hundert Stundenkilometern aufweisen, sagte er in einem am Donnerstag veröffentlichten Interview mit "Spiegel Online". Daneben wird es auch noch eine Variante mit einer größeren Batterie und einer Reichweite von 170 Kilometern geben (siehe **technische** Daten unten). Damit richtet sich der Stromer eindeutig an Stadtbewohner und Speckgürtelpendler.



e.GO Mobile AG *Im Cockpit geht es spartanisch zu; dennoch ist alles wichtige an Bord.*

Zeitplan

Die Serienproduktion des Elektroautos solle Mitte Mai nächsten Jahres in Aachen beginnen, ab Juli würden dann die ersten 1.000 Autos ausgeliefert. "In den nächsten Jahren wollen wir die Produktion dann schrittweise auf rund 20.000 pro Jahr erhöhen", kündigte Schuh an. "Nach unseren Berechnungen liegt das Potenzial für elektrische Kleinfahrzeuge, die für innerstädtische Kurzstrecken genutzt werden, bei 400.000 Neuwagen im Jahr", unterstrich der e.GO-Geschäftsführer. "Diese hohe Nachfrage können wir mit dem e.GO nicht mal im Ansatz bedienen. Für die deutschen Autokonzerne bleibt also noch genug übrig."

Technische Daten

MODELL	e.GO Life (Basisbatterie)	e.GO Life (große Batterie)
Gewicht		
Leergewicht	650 kg (ohne Batterie, ohne Fahrer)	650 kg (ohne Batterie, ohne Fahrer)
EG-Leergewicht	810 kg (mit 14,4 kWh Batterie)	840 kg (mit 19,2 kWh Batterie)
Zulässiges Gesamtgewicht	1100 kg	1100 kg
Zuladung	290 kg	260 kg
Achslastverteilung (vo/hi)	48/52 %	46/54 %
Batterie		
Batterietyp	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen
Elektrische Reichweite (NEFZ)	130 km	170 km
Ladezeit	330 Min.	450 Min.
Antrieb		
Basisleistung	15 kW	15 kW
Peakleistung	22 kW	22 kW
Max. Drehmoment	110 Nm	110 Nm
Fahrleistung		
Höchstgeschwindigkeit	104 km/h	104 km/h
Beschleunigung 0-50 km/h	5,7 Sek.	5,9 Sek.
Energieverbrauch		
Verbrauch auf 100 km (NEFZ)	9,9 kWh	9,9 kWh
Sonstiges		
Wendekreis	ca. 9 m	ca. 9 m
Preis:	ab 15.900,- Euro	

© e.GO

Mobile AG

Streetscooter-Mastermind

Schuh hatte den [Elektrotransporter Streetscooter](#) mitentwickelt, mit dem die Deutsche Post derzeit Furore macht. Inzwischen verließ der Lehrstuhlinhaber an der RWTH Aachen das Startup-Unternehmen Streetscooter, das die Post 2014 gekauft hatte. Damals wollte der Konzern Elektrotransporter vor allem für den Eigenbedarf erhalten. Vor einigen Monaten wurde das Angebot auch für Nachfragen von Dritten geöffnet. Zugleich kündigte Streetscooter an, die Jahresproduktion auf jährlich 20.000 **Fahrzeuge** zu verdoppeln.

Schuh sagte rückblickend, die Deutsche Post habe seinerzeit **umweltfreundliche** Transportfahrzeuge gesucht. "Bei den Autoherstellern blitzten sie ab und sind auf unser kleines Start-up gestoßen." Zuvor habe die Autoindustrie das Aachener Unternehmen "nicht wirklich ernst" genommen. "Die schauten uns an, als seien wir Teilnehmer von 'Jugend forscht', das hat mich schon etwas gekränkt."

Schuh fügte allerdings hinzu, es habe seinerzeit aus Sicht der erfolgreichen deutschen **Autohersteller** "schlicht keine Notwendigkeit" gegeben, "auf unkonventionelle Konzepte zu setzen und sich damit selbst Konkurrenz zu machen". "Ich bin nicht sicher, ob ich das anders gemacht hätte, wenn ich Manager in einem Automobilkonzern gewesen wäre", sagte der Maschinenbauer. "Dass sich die Dinge im Zuge der Dieselfärfäre jetzt so dramatisch zuspitzen, konnte man vielleicht ahnen, musste man aber nicht."