

24.11.2025 - 08:00 Uhr

Der TCS testet: So viel Zugkraft haben E-Autos



Vernier/Ostermundigen (ots) -

E-Autos als Zugfahrzeuge von Anhängern sind noch wenig verbreitet. Der TCS hat fünf Modelle untersucht und zieht ein positives Fazit. Der Verlust an Reichweite und der höhere Verbrauch sind ähnlich wie bei Verbrennern, die Anhänger ziehen. Bei Steigungen hat der Elektromotor sogar mehr Zugkraft.

Auf Schweizer Strassen sind immer mehr Anhänger unterwegs. In den letzten zehn Jahren nahm ihr Bestand um 18 Prozent zu. Weil auch die Zahl der Elektroautos laufend wächst, hat der TCS untersucht, ob sich E-Autos auch als Zugfahrzeuge eignen. Dabei standen insbesondere die Anhängelast sowie die Auswirkungen auf die Reichweite im Fokus. Für die Studie wurden fünf E-Autos der Hersteller BMW, Audi, Tesla, Volvo und Maxus verwendet, die über eine Anhängelast zwischen 1600 und 3500 Kilo verfügen. Im Test wurde darauf geachtet, dass die Anhängelast dem Maximum möglichst nahe kommt. Für den Test absolvierten alle fünf Fahrzeuge mit Anhänger die Strecke vom TCS Test Lab in Ittigen (BE) nach Villeneuve (VD) am Genfersee. Die topografisch anspruchsvolle Strecke mass hin und zurück 198 Kilometer und führte mehrheitlich über die Autobahn.

Mit Anhänger ist der Verbrauch doppelt so hoch

Bei der Studie hat sich gezeigt, dass der Mehrverbrauch (kWh/100 km) im Anhängerbetrieb durchschnittlich 103,4 Prozent beträgt, also gut doppelt so viel wie bei einer Fahrt ohne Anhänger. Am grössten war die Diskrepanz beim Tesla Model Y dessen Verbrauch mit Anhänger 147 Prozent höher lag als ohne Anhänger. Grund dafür ist, dass der Verbrauch bei diesem E-Auto ohne Anhänger auffallend tief ist. Die verschiedenen Modelle lassen sich untereinander kaum vergleichen, da die Anhängelast nicht überall gleich war. Der Anhänger wirkt sich logischerweise auch auf die Reichweite der Autos aus. Im Schnitt verlieren sie rund die Hälfte ihrer Reichweite, wenn sie noch einen Anhänger ziehen, der nahe bei der Maximallast liegt.

Bei Verbrennern gibt es seitens TCS keine vergleichbare Studie, allerdings wurde mit einem VW Caddy der TCS Patrouille eine Referenzmessung durchgeführt. Mit Anhänger lag der Dieserverbrauch 74,5 Prozent höher und die Reichweite der Tankfüllung reduzierte sich um 43 Prozent. Dabei gilt zu beachten, dass der VW Caddy aufgrund der Patrouille-Ausrüstung über ein hohes Eigengewicht verfügte. Die Werte sind deshalb nicht repräsentativ für andere Dieselfahrzeuge ähnlicher Bauart.

Bei Steigungen ist das E-Auto im Vorteil

Die Studie hat gezeigt, dass es durchaus Elektroautos gibt, die sich als Zugfahrzeuge dienen - insbesondere wenn

sie über eine Anhängelast von 3,5 Tonnen verfügen und so mit den Verbrennern gleichziehen. Der Verlust an Reichweite durch den Anhängerbetrieb bewegt sich in einem ähnlichen Rahmen wie bei Verbrennern. Ein Vorteil der E-Autos ist das hohe Drehmoment des Elektromotors, das bei Steigungen die Zugkraft deutlich verbessert. Eine Herausforderung ist dagegen die schwindende Reichweite im Anhängerbetrieb. Wer mit einem Anhänger laden muss, findet zwar entlang von Autobahnen und Hauptverkehrsachsen viele Ladestationen, allerdings müssen diese meistens vorwärts oder rückwärts angefahren werden. Mit einem Anhänger ist dies je nach Umgebung äusserst mühsam. Hilfreich ist hierbei die App "eTrucker", die Ladestationen für E-Lkw ausweist, die ohne Abkoppeln des Anhängers angefahren werden können.

Pressekontakt:

Marco Wölfli, Mediensprecher TCS
Tel. 058 827 34 03 | marco.woelfli@tcs.ch

Medieninhalte



E-Auto als Zugfahrzeug BMW / Weiterer Text über ots und www.presseportal.ch/de/nr/100000091 / Die Verwendung dieses Bildes für redaktionelle Zwecke ist unter Beachtung aller mitgeteilten Nutzungsbedingungen zulässig und dann auch honorarfrei. Veröffentlichung ausschließlich mit Bildrechte-Hinweis.

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000091/100936772> abgerufen werden.