

---

## Die Batterie als große Unbekannte beim gebrauchten E-Auto

Der Handel mit gebrauchten Elektroautos birgt ein bisher kaum beachtetes Risiko: die Batterie. Aufgrund fehlender Informationen zum Zustand lässt sich der Restwert von E-Autos nicht zuverlässig einschätzen, mit negativen Auswirkungen auf den Preis des Gebrauchten. Die Autovista mit ihren Marken Autovista, Eurotax, Glass's und Schwacke sowie der TÜV Rheinland und die Batterieexperten von Twice schlagen dafür einen Zustandsbericht für die Batterie vor, einen „Battery Health Report“.

Alle Batterien altern, aber manche schneller als andere, mit größeren finanziellen Konsequenzen. Dabei sind Batterien die teuerste Komponente in E-Fahrzeugen. Neben dem Alter der Batterie und ihrer Laufleistung an Bord batterieelektrischer Fahrzeuge hat das Profil der zurückgelegten Strecken, noch mehr aber der Umgang des Fahrers Einfluss auf die Lebenszeit einer Batterie. Bisher liegt Käufern gebrauchter Batterie-Elektrofahrzeuge diese Information nicht vor. In dieser Situation riskieren Käufer wie Verkäufer Geld.

Diese Informationsasymmetrie ist einer der größten Geldvernichter in Märkten mit komplexen Produkten wie E-Autos. Ohne Hilfe von Experten ist es aber schwierig, die tatsächliche Qualität zu bestimmen. Labels, Zertifikate und Ratings funktionieren in diesen Märkten nur beim Neukauf. Mangels Informationen kennen Käufer die tatsächliche Qualität des Fahrzeugs nicht. Sie werden die Qualität niedriger ansetzen und damit weniger für das Fahrzeug bezahlen.

„Gebrauchtwagenprogramme und erweiterte Garantien leisten bereits einen Beitrag, die Informationsasymmetrie zwischen Käufer und Verkäufer auszugleichen. Aber das Batterie-Elektrofahrzeug stellt eine neue Herausforderung für den Markt dar“, erklärt Christof Engelskirchen, Chief Economist bei der Autovista Group. Dr. Matthias Schubert, Executive Vice President Mobility bei TÜV Rheinland, ergänzt: „Eine Bewertung der Restkapazität und der zu erwartenden Einsatzdauer ist entscheidend für eine Restwertbestimmung.“

Twice liefert die Technologie, um die tatsächlich verbleibende Qualität der Batterie, basierend auf dem bisherigen Umgang, zu bewerten. Das Unternehmen erstellt einen digitalen Zwilling der Batterie und simuliert an ihm die Auswirkungen von Betriebsbedingungen, Fahrstil und Ladeverhalten. Jonas Keil, Senior Battery Engineer bei Twice berichtet: „In unserem Szenario liefert eine Batterie, die schlecht genutzt wurde, nach drei Jahren und 45.000 km Laufleistung eine um fünf Prozent geringere Reichweite – und diese Lücke wird sich nur vergrößern, da die einmal verloren gegangene Batteriekapazität nicht wiederhergestellt werden kann.“

Die Simulation von Autovista zeigt am Beispiel eines drei Jahre alten Batterie-Elektrofahrzeug in der Golfklasse, dass ein Battery Health Reports in Deutschland bis zu 450 Euro höheres Weitervermarktungsergebnis hat. „Das entspricht einem wirtschaftlichen Mehrwert von 4,5 Millionen Euro pro 10.000 verkaufter gebrauchter Batterie-Elektrofahrzeuge – zugunsten aller Marktteilnehmer“, erklärt Christof Engelskirchen.

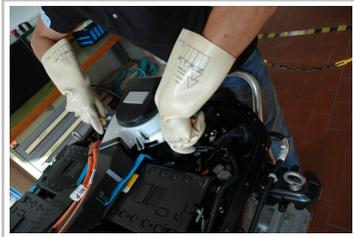
Eine Herausforderung bleibt jedoch laut Lennart Hinrichs, Commercial Director bei Twice, bestehen: „Wir arbeiten jetzt daran, unsere Batterieanalytik zu nutzen, um Battery Health Reports als Standard in der Industrie zu etablieren.“ Das volle Potential der Reports könne nur ausgeschöpft werden, wenn bei jedem Handel mit gebrauchten Batterie-

---

Elektrofahrzeugen Auskünfte über Batterienutzung als Standarddaten verfügbar sind, ähnlich wie Informationen über Alter, Kilometerstand und Ausstattung.“ (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Messen unter Spannung bei der Mitsubishi-Batterie.

Foto: Mitsubishi



Lithiumionen-Batterie von SB LiMotive: Montage einer Lithiumionen-Batterie am Standort Feuerbach.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bosch



Mitsubishi Batterie offen.

Foto: Mitsubishi