

Geht der Elektroauto-Revolution die Puste aus?

Update 29.9.12 Neuer Öko-Boom: schon 4541 Elektroautos!

Wie man mit einem Verkauf in einer Größenordnung von 39 995 Dollar Geld verlieren kann

Warum sind bessere Verkaufszahlen für den Volt ein zweifelhafter

Segen? Es stellt sich heraus, dass diese Verkäufe teuer sind: Reuters berichtete vor Kurzem, dass GM mit jedem verkauften Volt einen Verlust macht – trotz des kleinen Grundpreises von 39 995 Dollar für das

**kleine
Hybridfahrzeug mit
Stecker.**

**Während GM mit der
Mathematik von
Reuters nicht
übereinstimmt, ist
dennoch klar, dass
das innovative Auto
keine
Gelddruckmaschine
für General Motors**

**ist. Mit nur
einigen Tausend
Verkäufen im besten
Monat wird es viele
Jahre dauern, bis
das Auto die
Entwicklungskosten
wieder eingebracht
hat, die auf etwa 1
Milliarde geschätzt
werden.**

Nun ist das nicht

**unbedingt etwas
Schlechtes,
zumindest aus Sicht
von GM. Wie andere
Autobauer auch
schaut GM voraus
auf die nächste
Dekade, wenn die
treibstoff-
wirtschaftlichen
Regeln viel
strikter sein**

**werden. Aus der
Perspektive von GM
repräsentiert der
Volt eine frühe
Investition in die
Art von Technologie,
die GM – und andere
Autobauer rund um
die Welt – brauchen
wird, diese
Technologie zu
perfektionieren,**

bevor die Regeln in Kraft treten.

An diesem Argument ist etwas dran.

Aber das hält die Kritiker von GM nicht davon ab, sich darüber zu beklagen, dass sich die [Entwicklung der] Technologie der Elektroautos zu

**einer teuren
Zeitverschwendung
entwickelt.**

**Werden
Elektroau**

tos

jemałs

die Kurve

kriegen?

Ein

**Editorial
in der
Washington
Post
nahm sich
diese**

**Woche den
Volt zur
Brust,
und zwar
als Teil
einer**

**größeren
Argumenta
tionskett
e gegen
die
Subventio**

nen der

US -

Regierung

für die

Technolog

ie von

**Elektroau
tos. Das
Departmen
t of
Energy
sagte**

**2011,
dass bis
zum Jahr
2015 1
Million
Elektroau**

**tos in
den USA
unterwegs
sein
könnten,
aber wie**

die Post

selbst

sagt,

erscheint

das im

Moment

**reichlich
unwahrsch
einlich.**

Die

Folgerung

des

Departmen

t of

Energy

basierete

auf einer

**Studie,
in der
einige
Hypothesen
aufgestellt**

**It worden
sind, die
heute
ziemlich
dumm
daherkomm**

**en. Es
erwartete
, dass
Nissan 25
000 Autos
des Typs**

**Leaf in
diesem
Jahr
verkauften
würde.
Aber bis**

einschlie

ßlich

August

2012

waren es

weniger

als 5000.

Es hat

auch

vorherges

agt, dass

GM 120

**000 Volts
in diesem
Jahr
verkaufen
wird. Die
Realität:**

weniger
als 14
000 Volts
wurden
2012 bis
einschlie

**ßlich
August in
den USA
verkauft.**

Beide

**diese
Autos,
ebenso
wie ein
großer
Teil des**

sich

immer

noch

entwickel

nden

Geschäfts

feldes

der

Elektroau

tos in

den USA

hängen

fast

vollständig

ig von

der Hilfe

der

Regierung

**ab . Der
massive
Notverkauf
f von GM
ist kein
Geheimnis**

**, aber
einige
der
anderen
Hilfsprog
ramme des**

**Departmen
t of
Energy
sind
weniger
bekannt:**

**Neben
anderen
Zuwendungen
und
Anleihen
erhielt**

Nissan

1,5

Milliarde

n Dollar

an

billigen

**Krediten,
um die
Produktio
nsstätte
des Leaf
in**

Tennessee

zu

renovieren

n, und

Tesla

erhielt

**Kredite
in Höhe
von 465
Millionen
Dollar,
um das**

Modell S

zur

Produktion

n zu

verheLFen

■

**Und was
hat der
Steuerzah
ler von
all dem?**

Nicht

sehr

viel.

, Erf

o 1g'

für

Elek

troa

utos

ist

reLa

tiv

Bisɿ

ang

steh

t

Test

a

für

eine

groß

e

E r f o

l g s s

t o r y

im

Elek

troa

uto -

spie

l -

aber

die

er

E r f o

l g

i s t

rela

tiv.

Bei

Test

a

steh

en

mehr

als

10

000

Orde

r

für

das

Mode

LLS

iñ

den ,

Büch

ern ,

ein

luxu

riös

er

Seda

n

mit

der

größ

ten

Reiç

hwei

te

bei

den

Elek

troa

utos



Für

eine

n

Auto

baue

r im

si li

con

vall

ey

ist

das

eine

ries

ige

Zahl



Aber

es

ist

nur

ein

Trop

fen

auf

den

heiß

en

Stein

n

hins

licht

lich

des

gesa

nten

Auto

mark

tes:

Test

a

kann

20

000

Auto

S im

näch

sten

Jahr

verk

aufe

n —

und

das

wäre

immme

r

no**c**h

ein

groß

er

E r f o

l g _

a b e r

das

ist

wenig

ger

als

die

Hälf

te

der

Anza

ht

von

Pick

ups

der

F.

Series

e,

die

Ford

in

jede

m

einz

eune

n

Mona

t

verk

auf t



Das

ist

weit

entf

ernt

von

der

von

der

Regi

erun

g

ange

nomm

enen

Miil

ion

pro

Jahr

,

und

es

ist

weit

entf

ernnt

davo

n,

auch

nur

geri-

ngst

e

posi

tive

Ausw

irku

ngen

auf

die

Umwelt

lt

zu

habe

n.

Ei

n

du

st

er

er

Tr

en

d

Un

d

da

S

i's

七

da

S

wi

rk

ri

ch

e

P r

ob

le

m

mi

七

EL

ek

tr

oa

ut

OS



bi

sh

er

Si

nd

es

ni

ch

七

see

hr

v

i

erl

e

ve

rb

ra

wc

he

r

,

di

e

Si

ch

zu

m

Ka

uf

an

st

erl

le

n



ök

ob

e w

us

st

e

Fa

hr

er

be

wo

rz

wg

en

im

me

r

no

ch

Hy

y

br

id

au

to

S

wi

e

de

n

po

pu

lä

re

n

Pr

iu

S

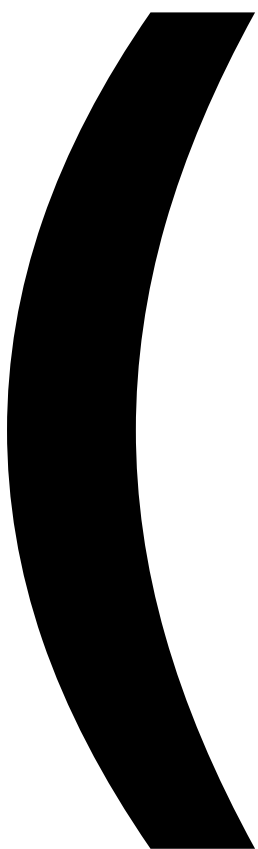
wo

n

To

yo

ta



M

)



de

r

an

j e

de

r

Ta

nk

st

erl

le

au

fg

et

an

kt

w e

rd

en

ka

nn



un

d

da

S

wi

rod

Si

ch

wa

hr

sc

he

in

ri

ch

so

sc

hn n

erl

U

au

ch

ni

ch

七

■ ■

än

de

rn rn



D

sa

S

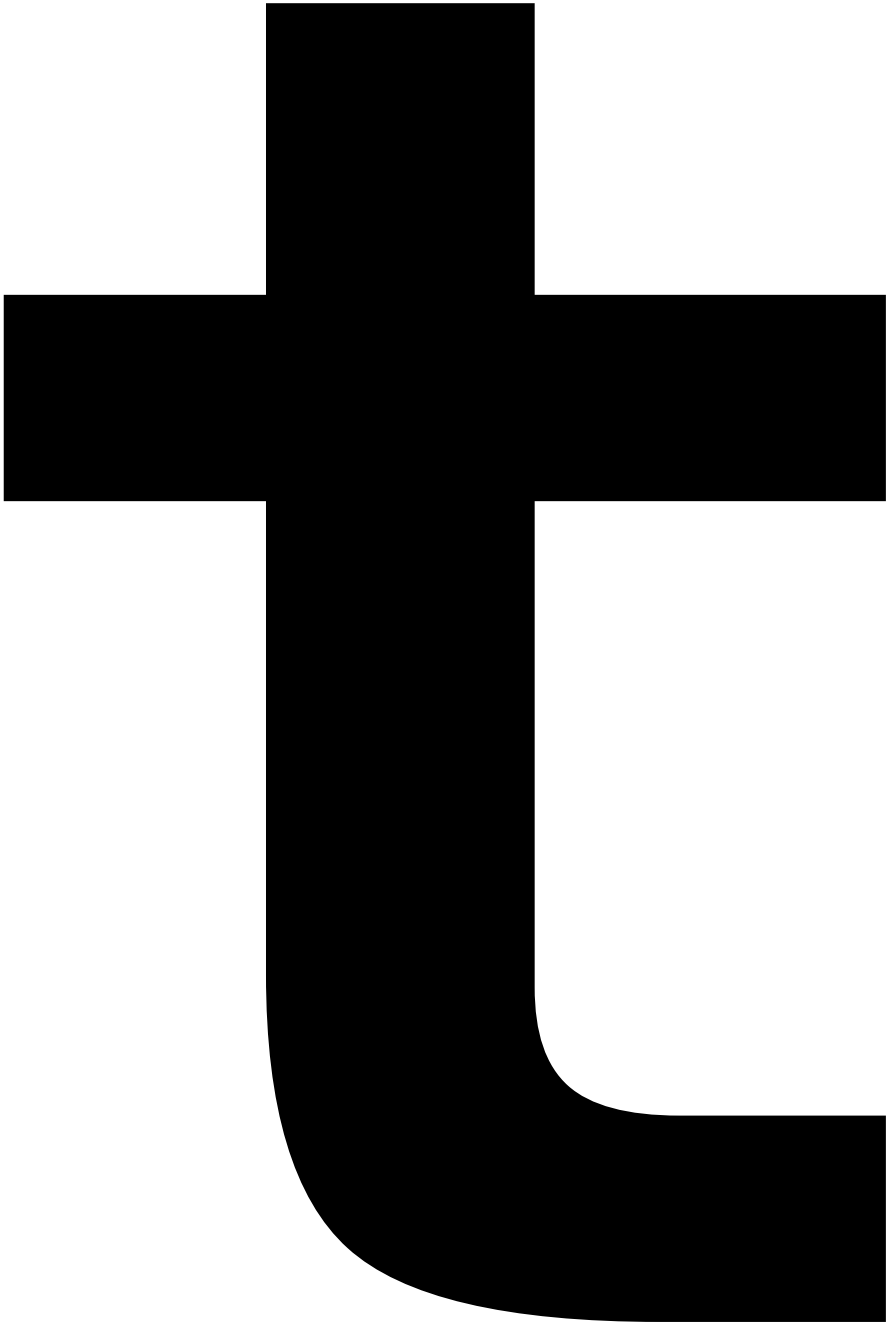
10

e

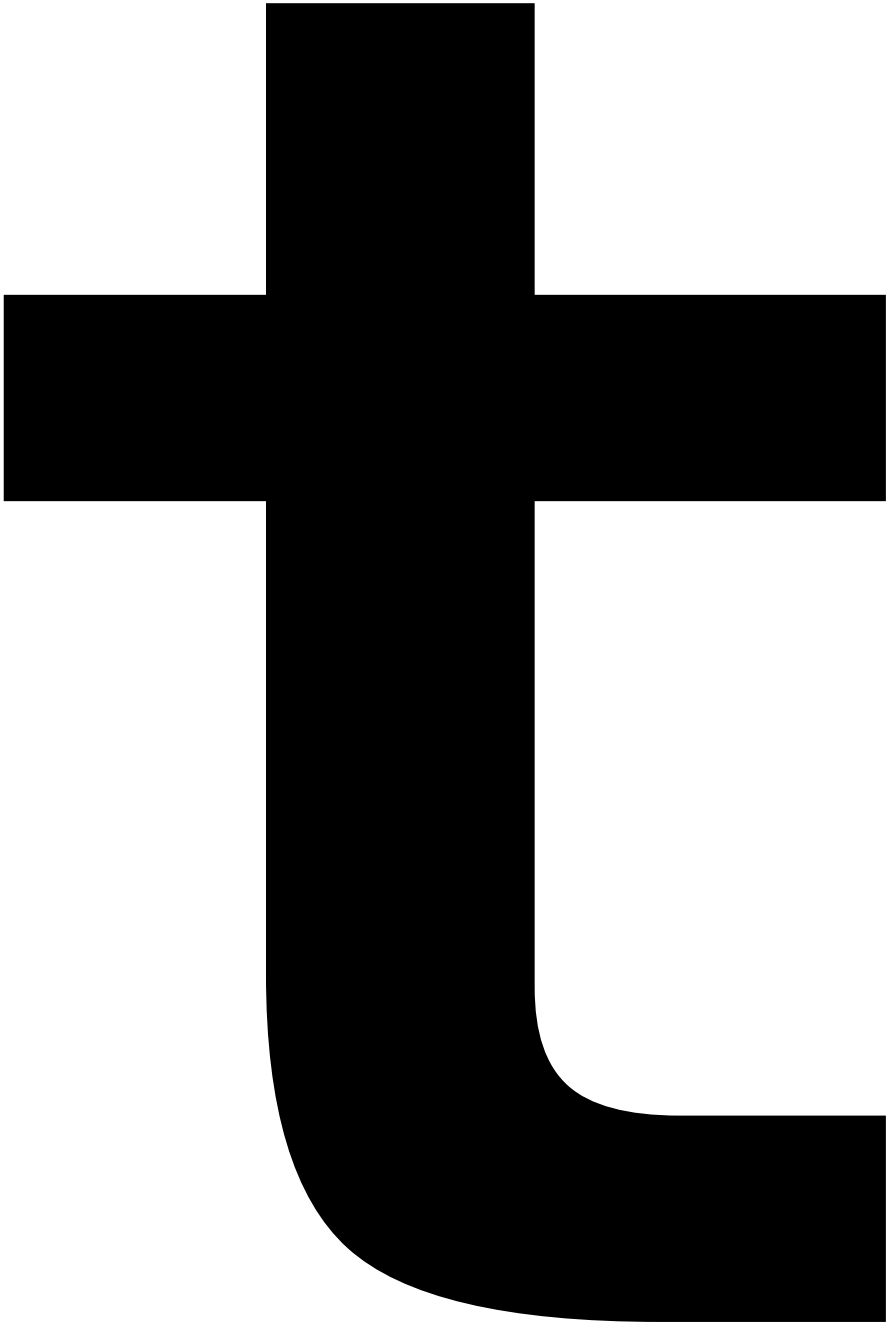
Q

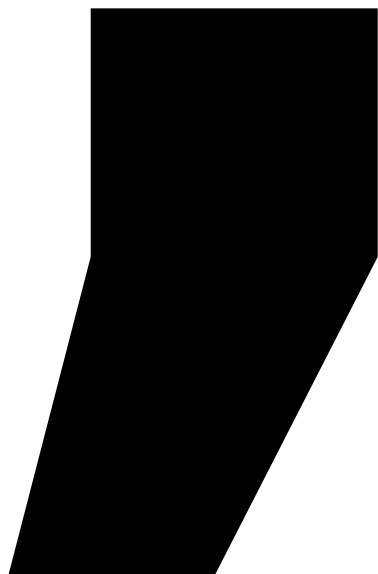
e

u



e



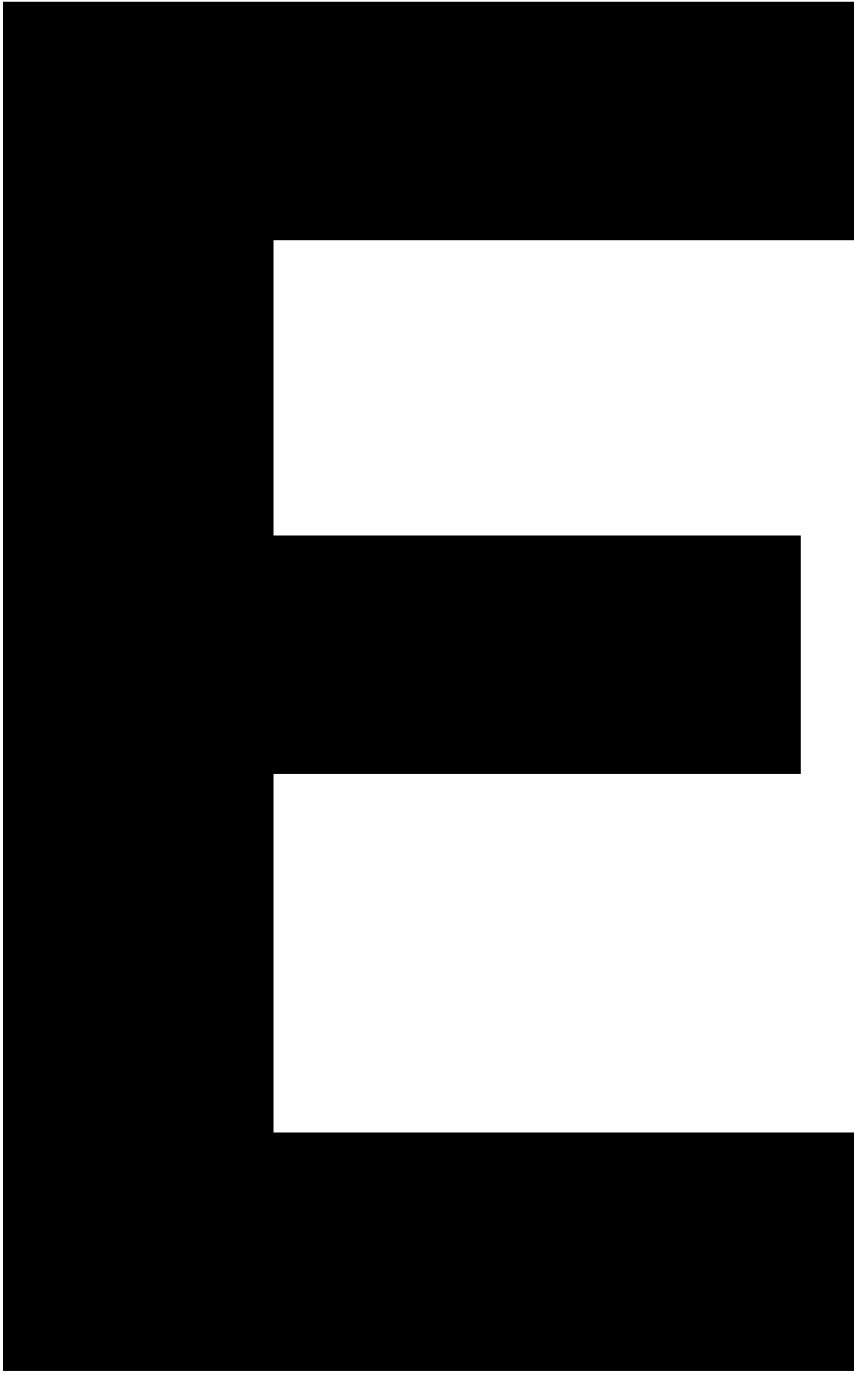


Q

sa

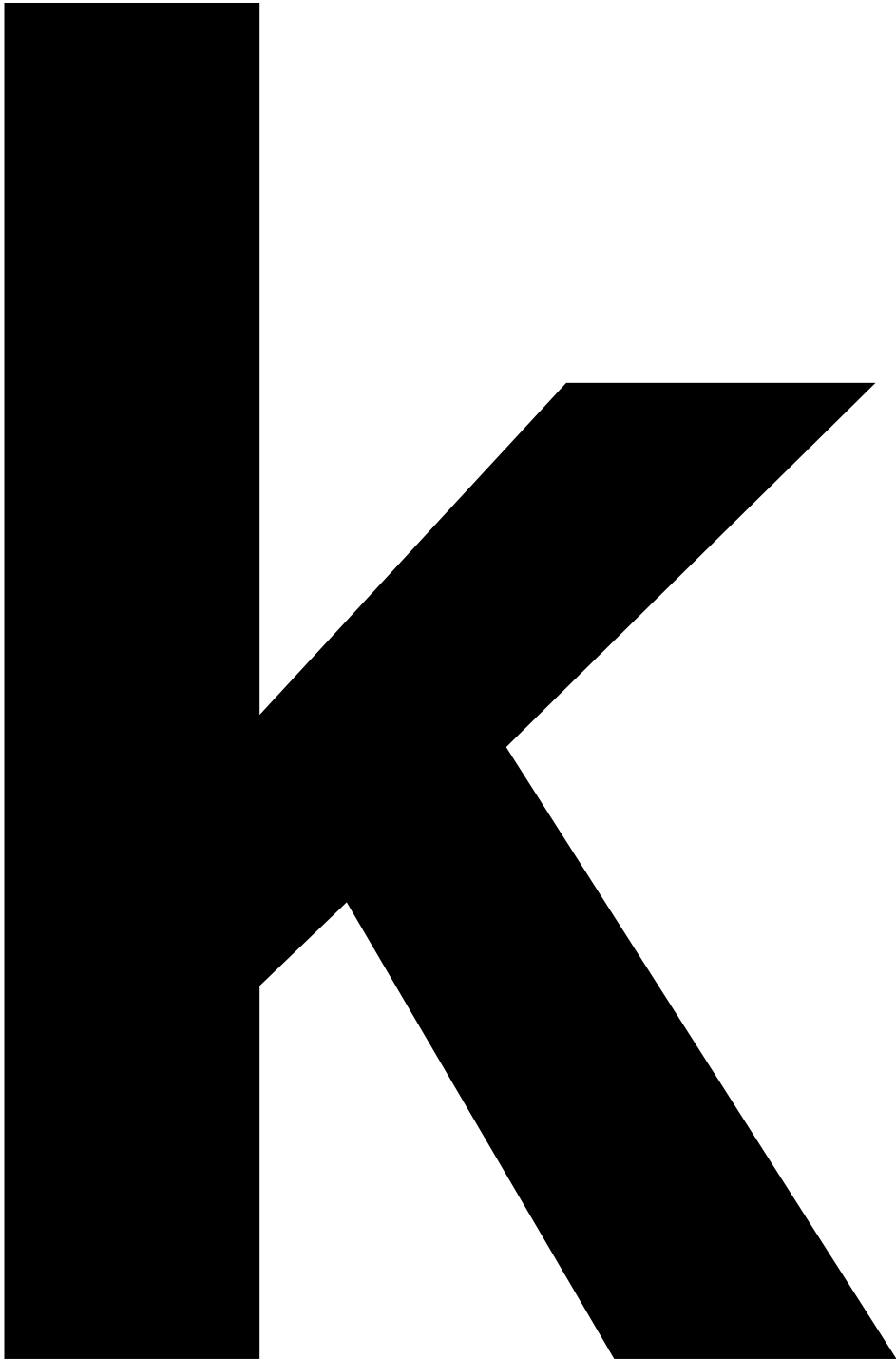
S

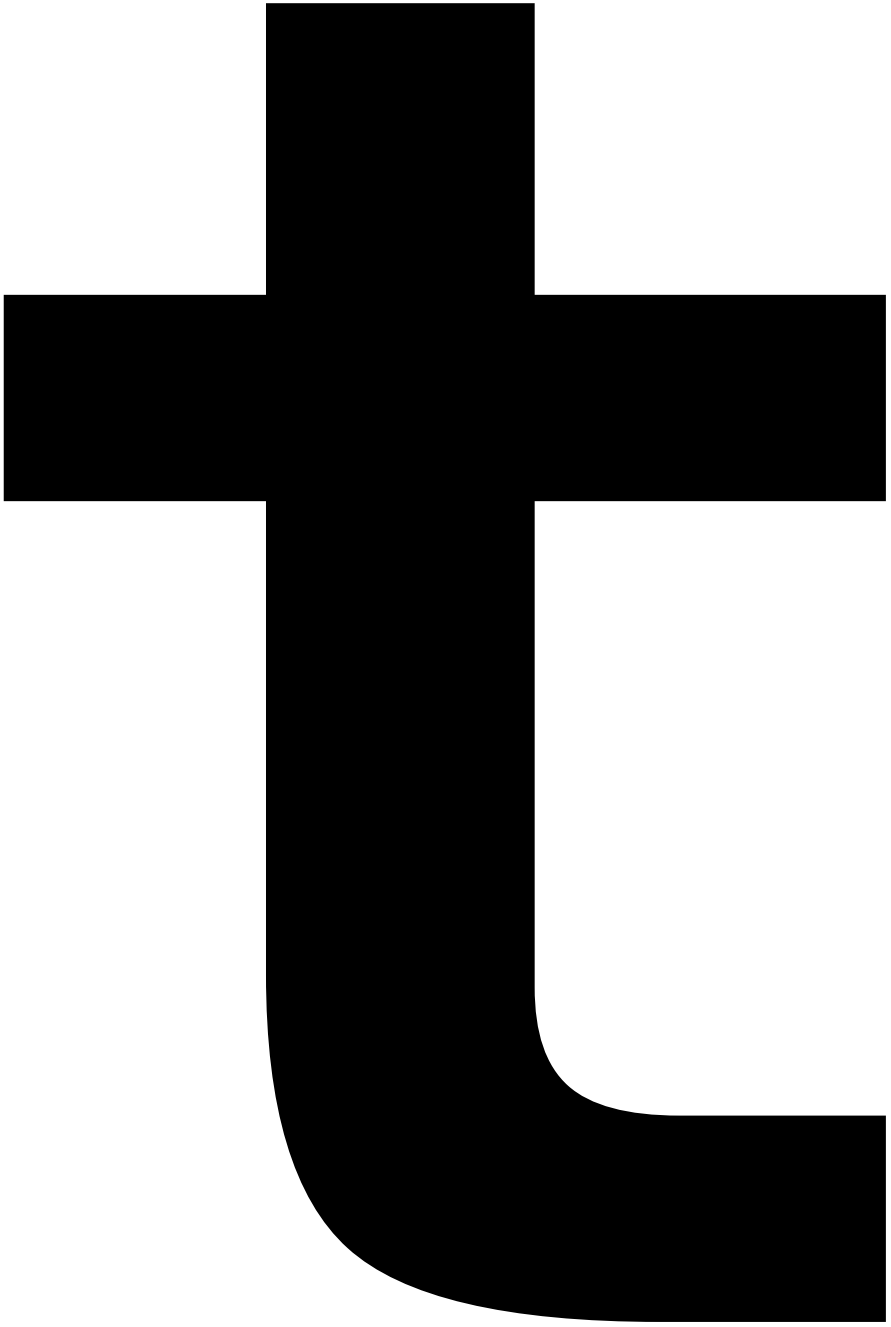
S



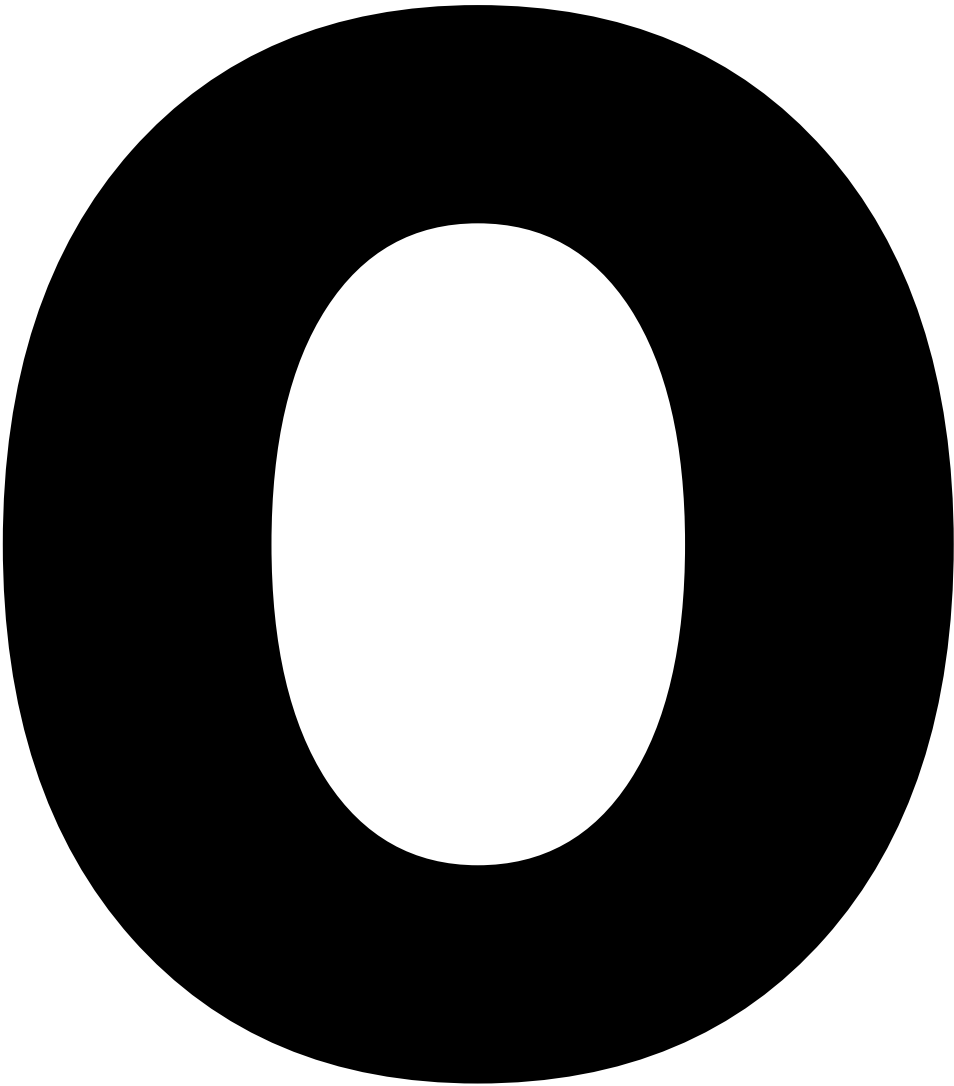
J

e



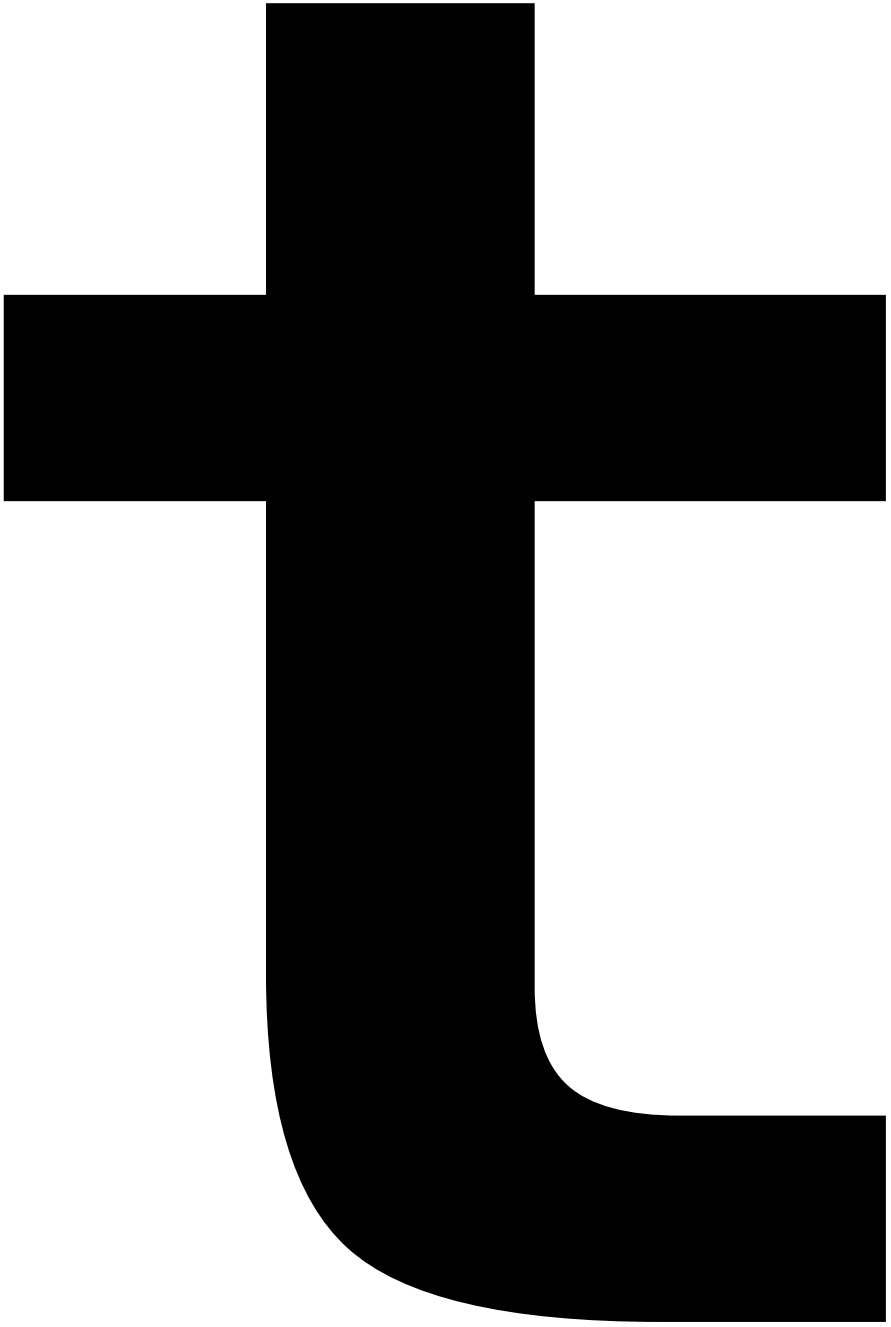


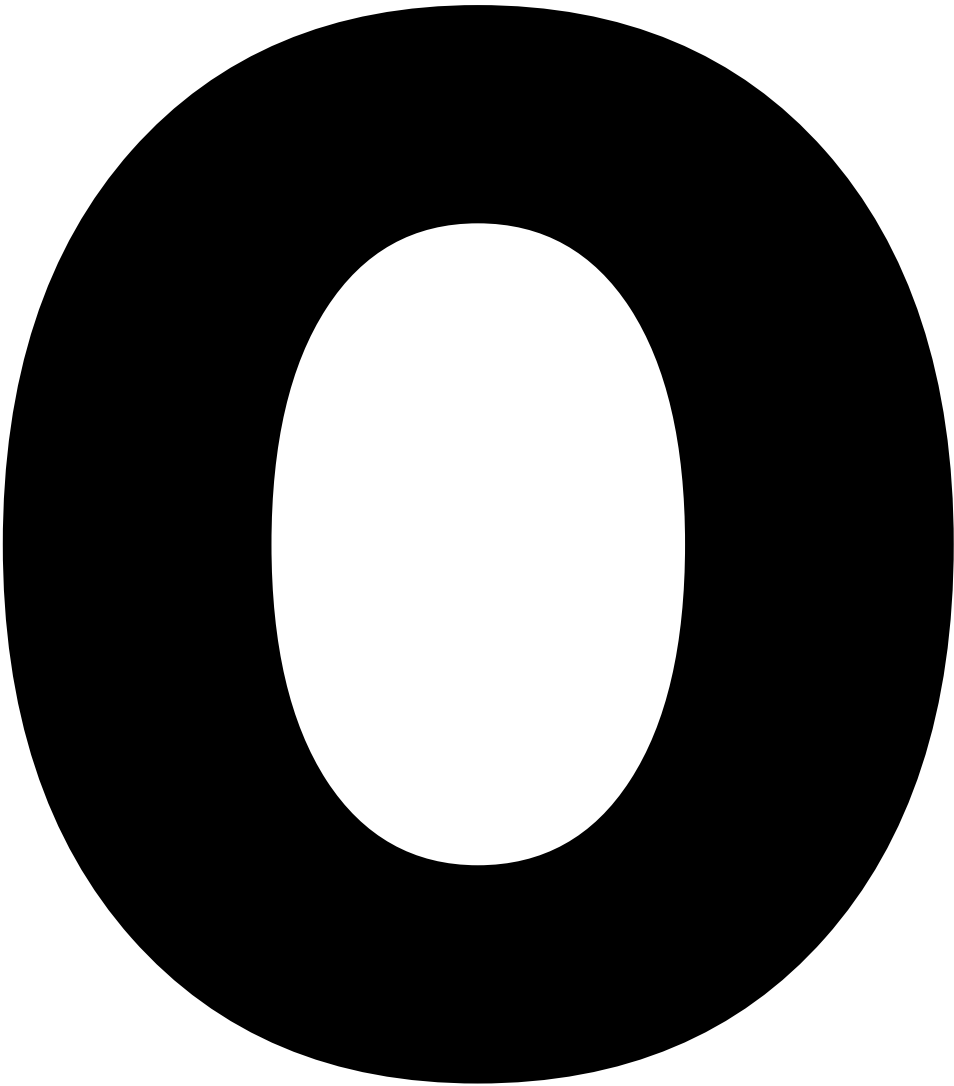
r



sa

u

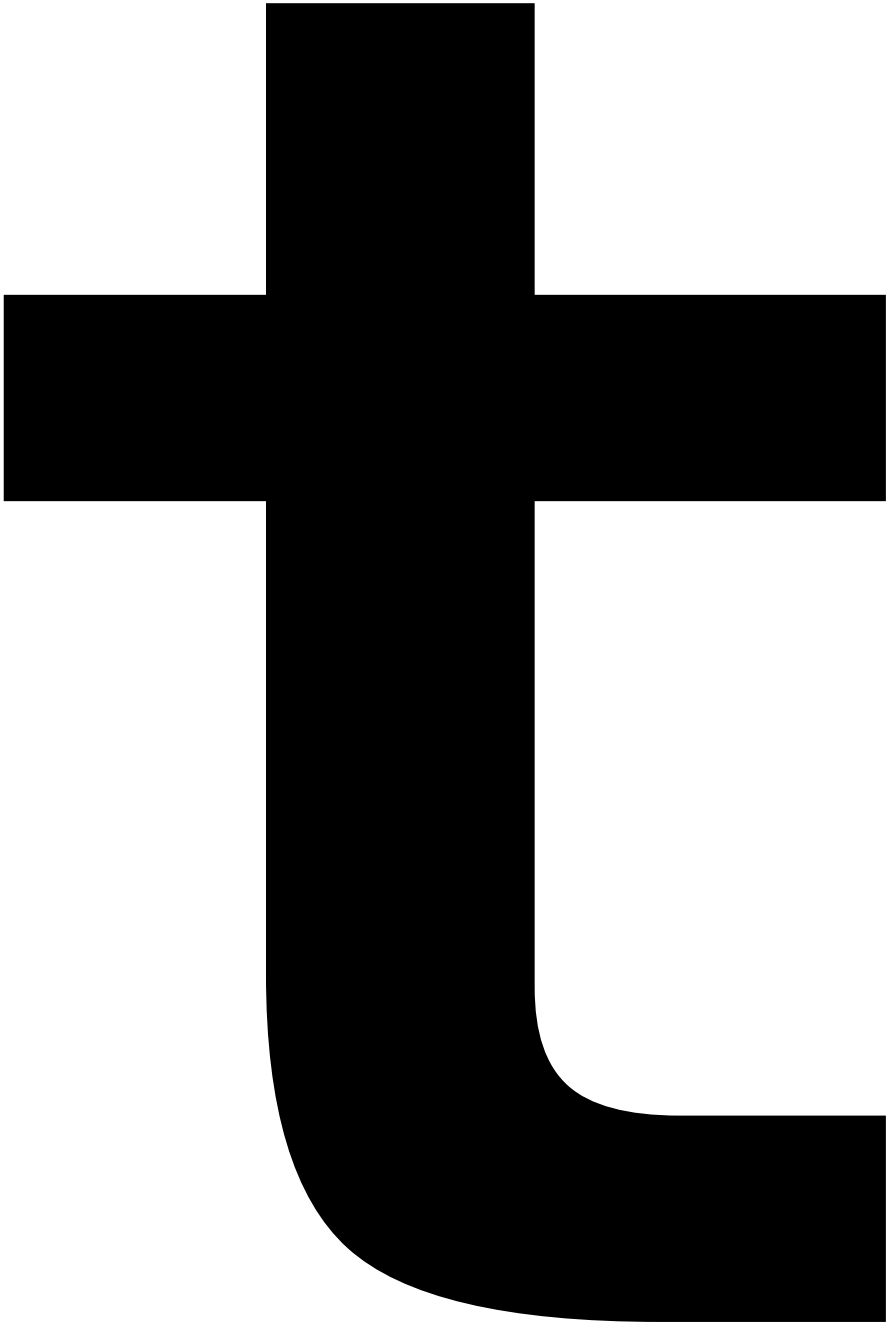




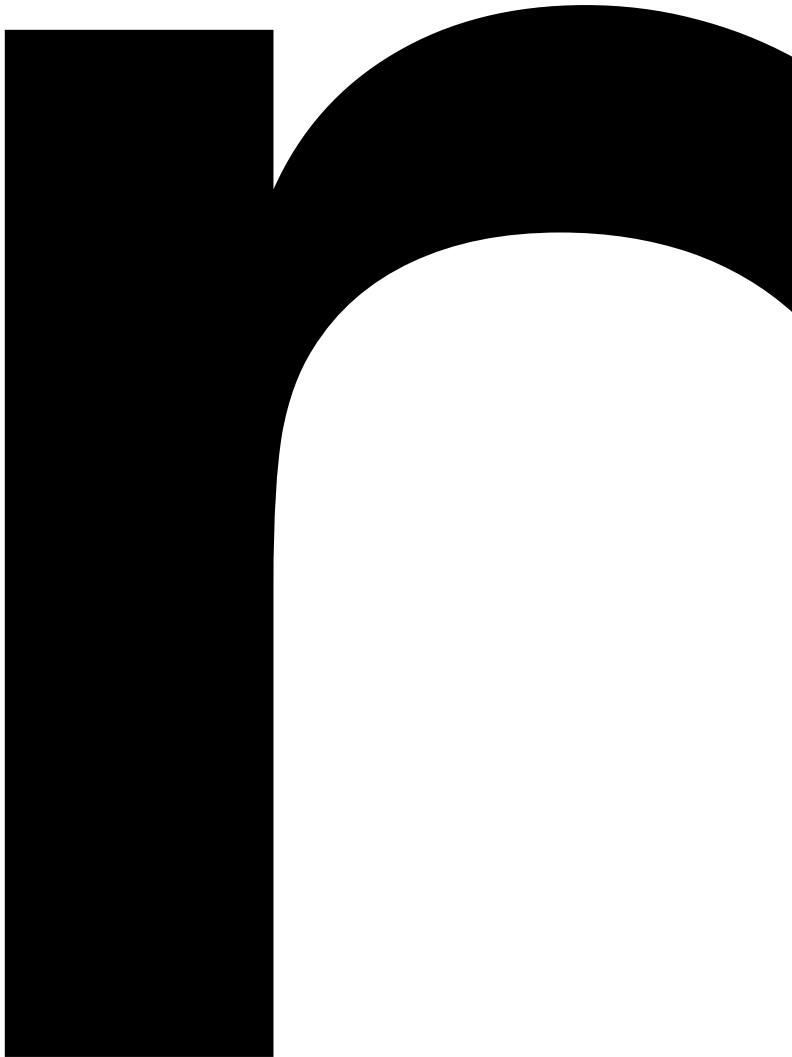
S

U

n



e



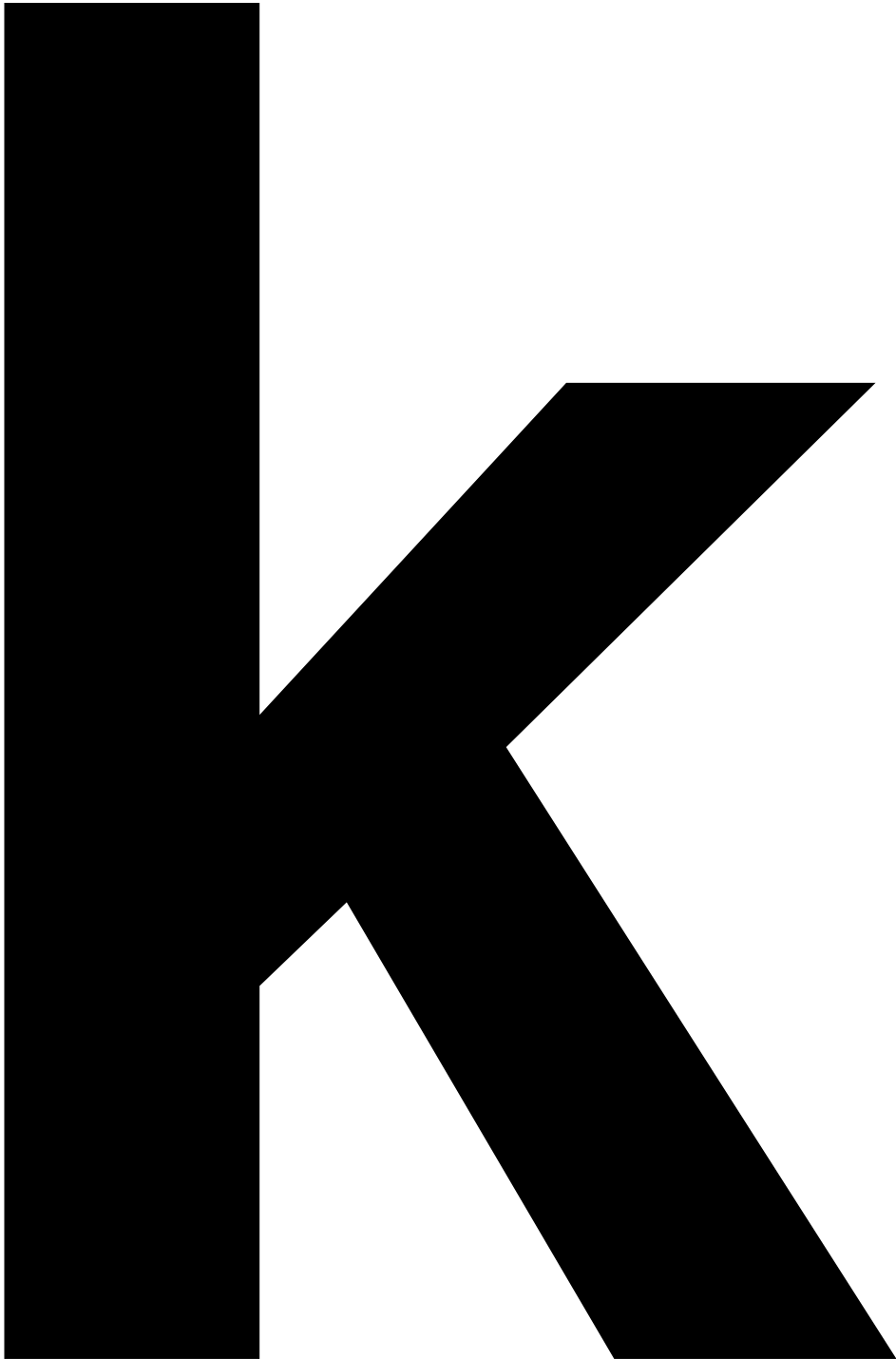
Q

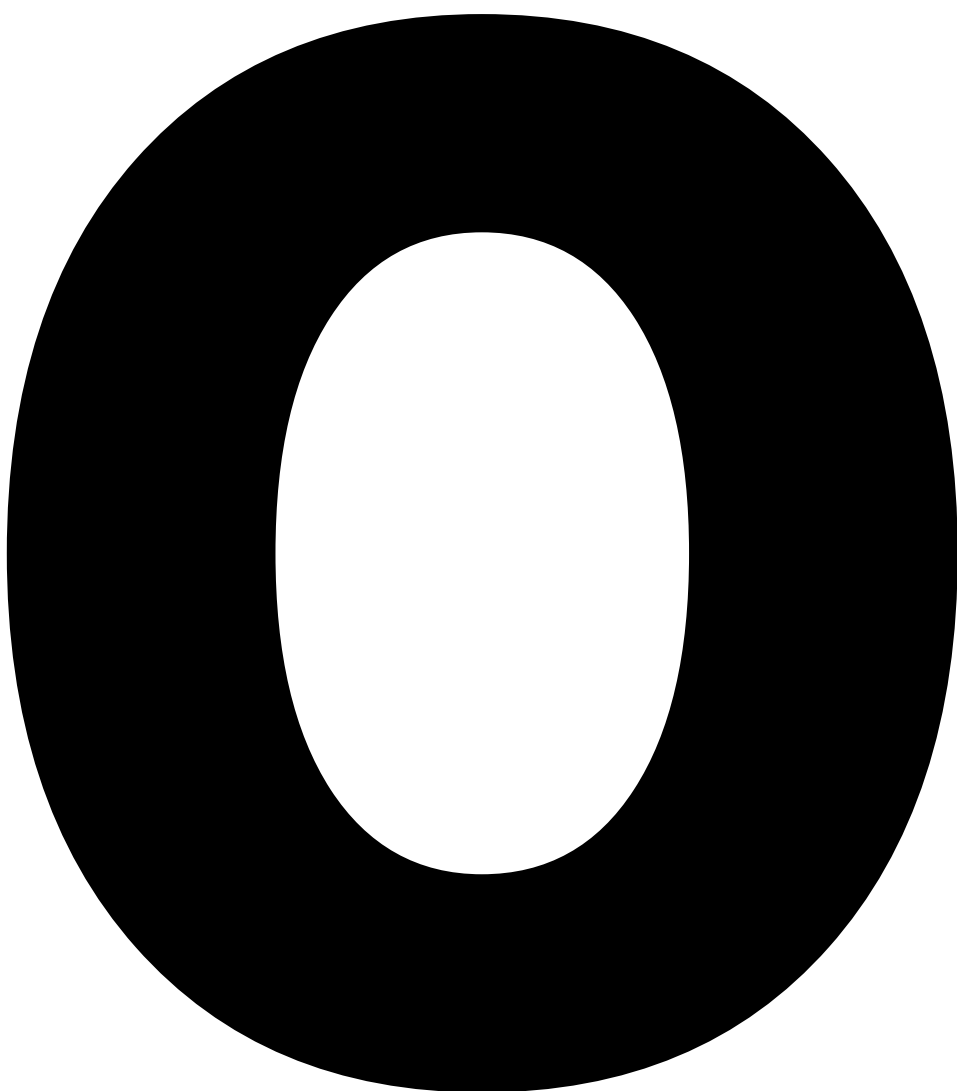
e

h

e

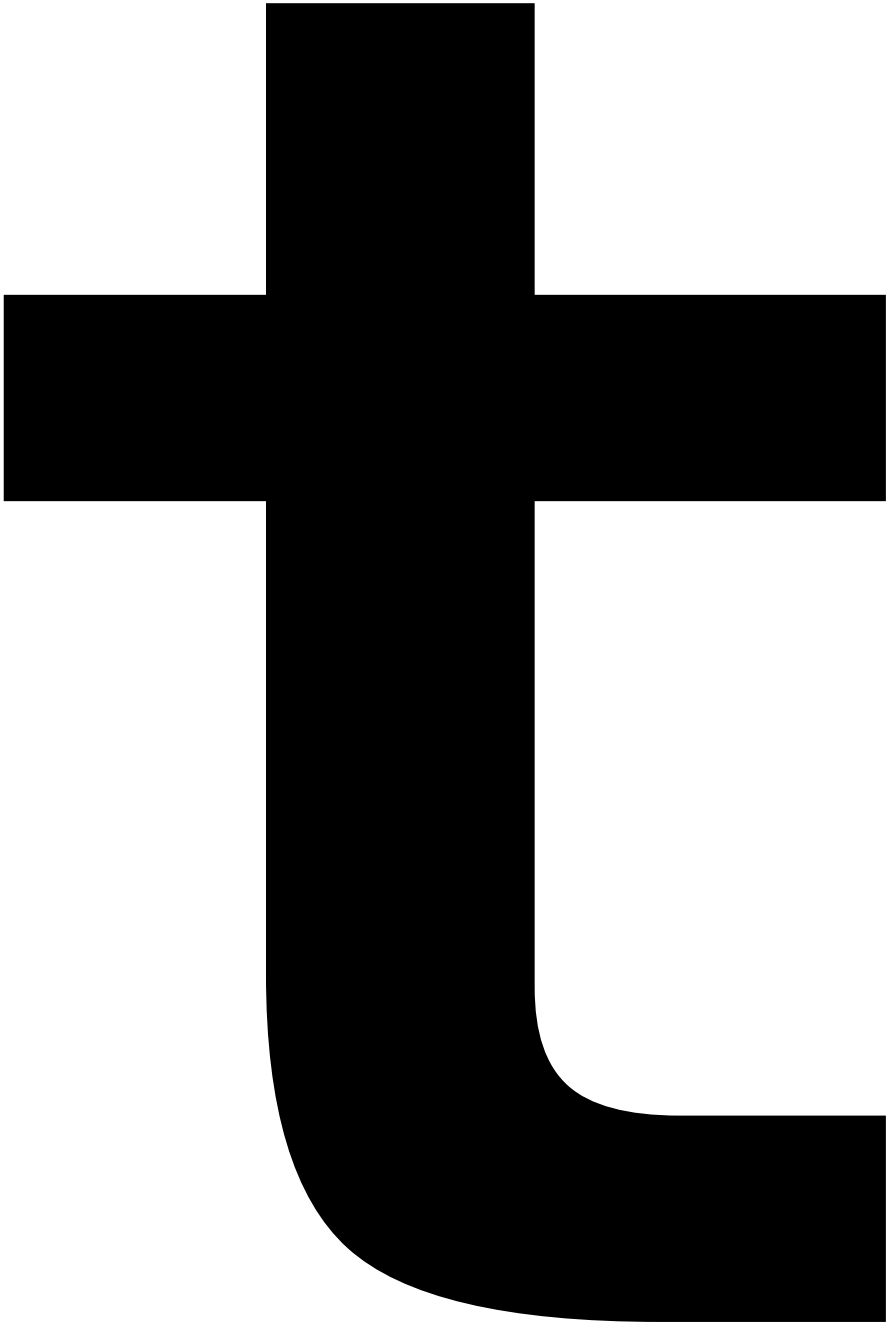
n





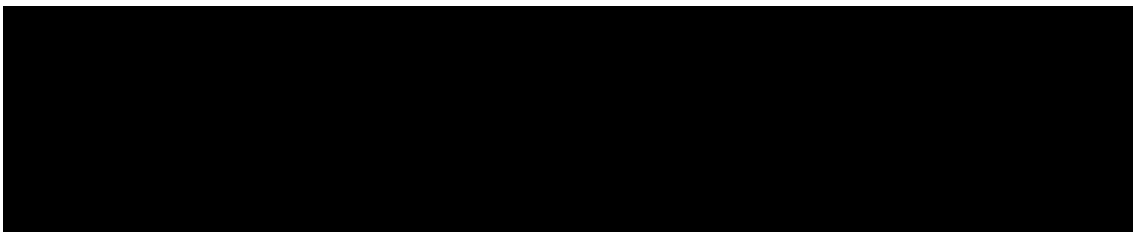
n

n



e

n



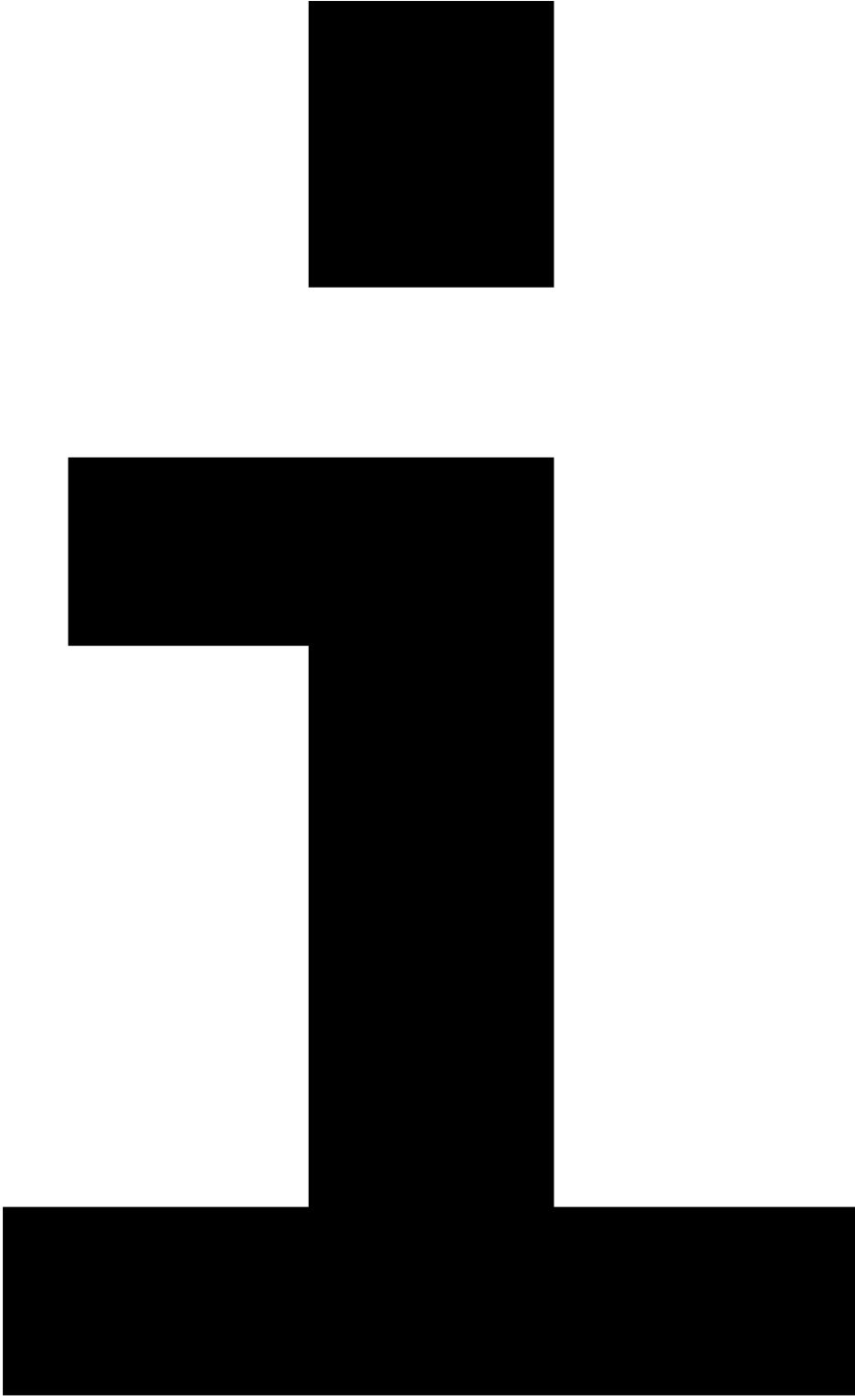
e

Q

sa

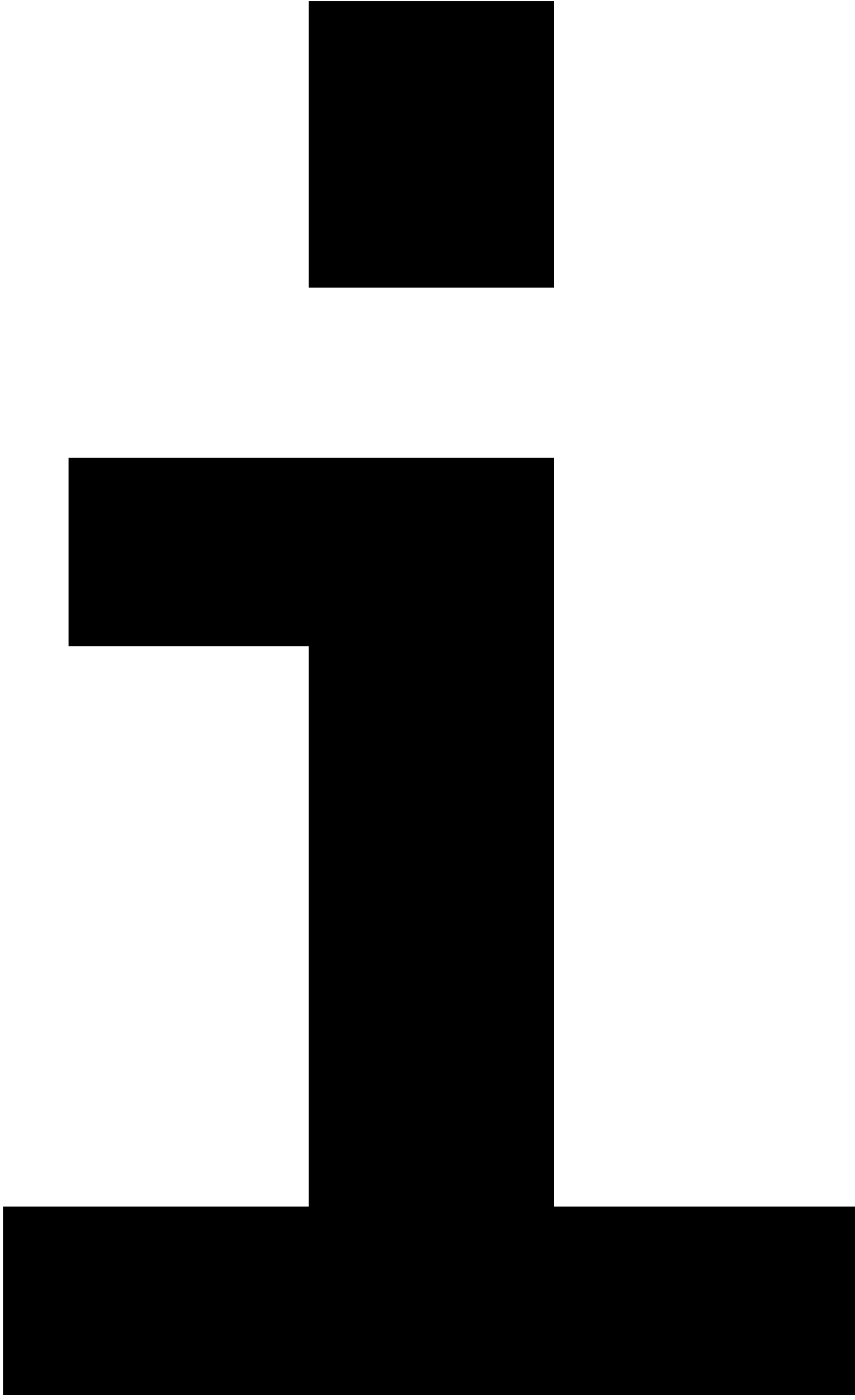
J

w



e

V



e

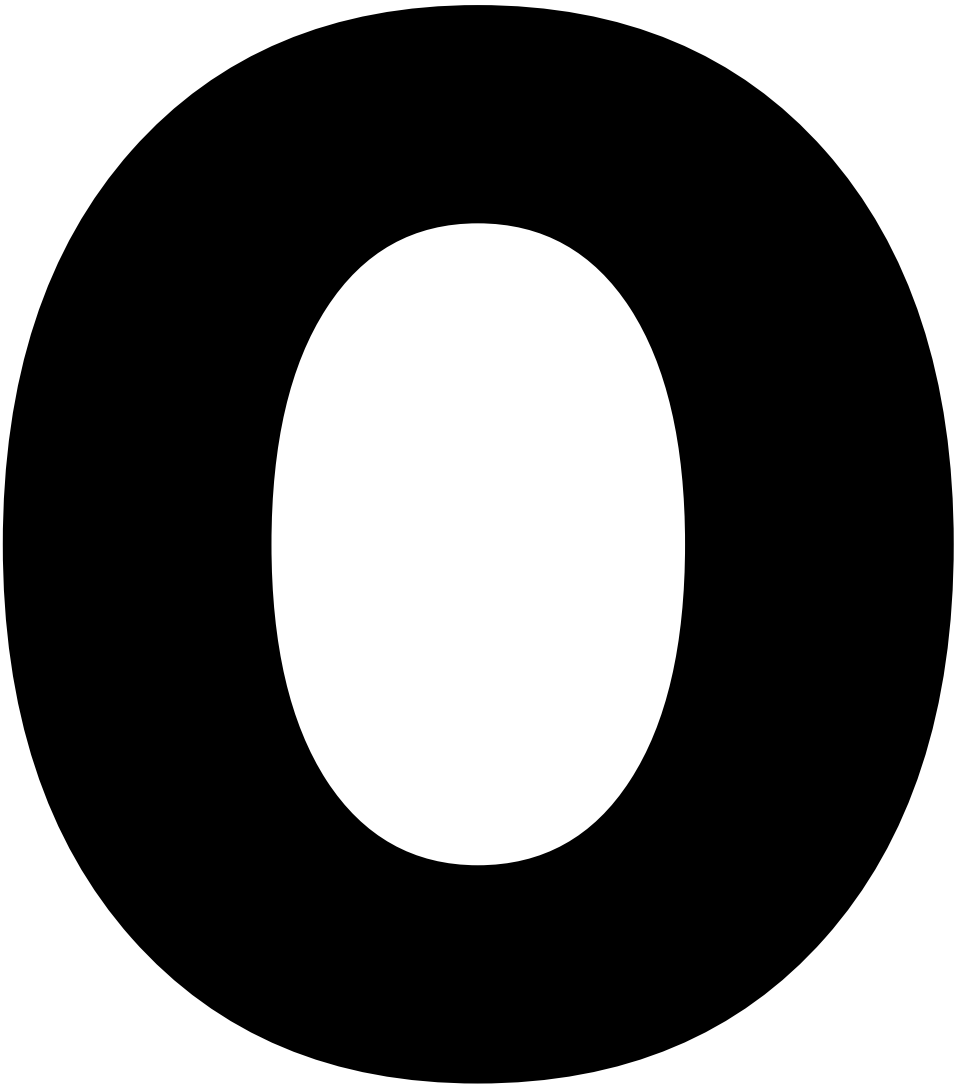
J

e

Q

sa

V



n

Q

sa

S

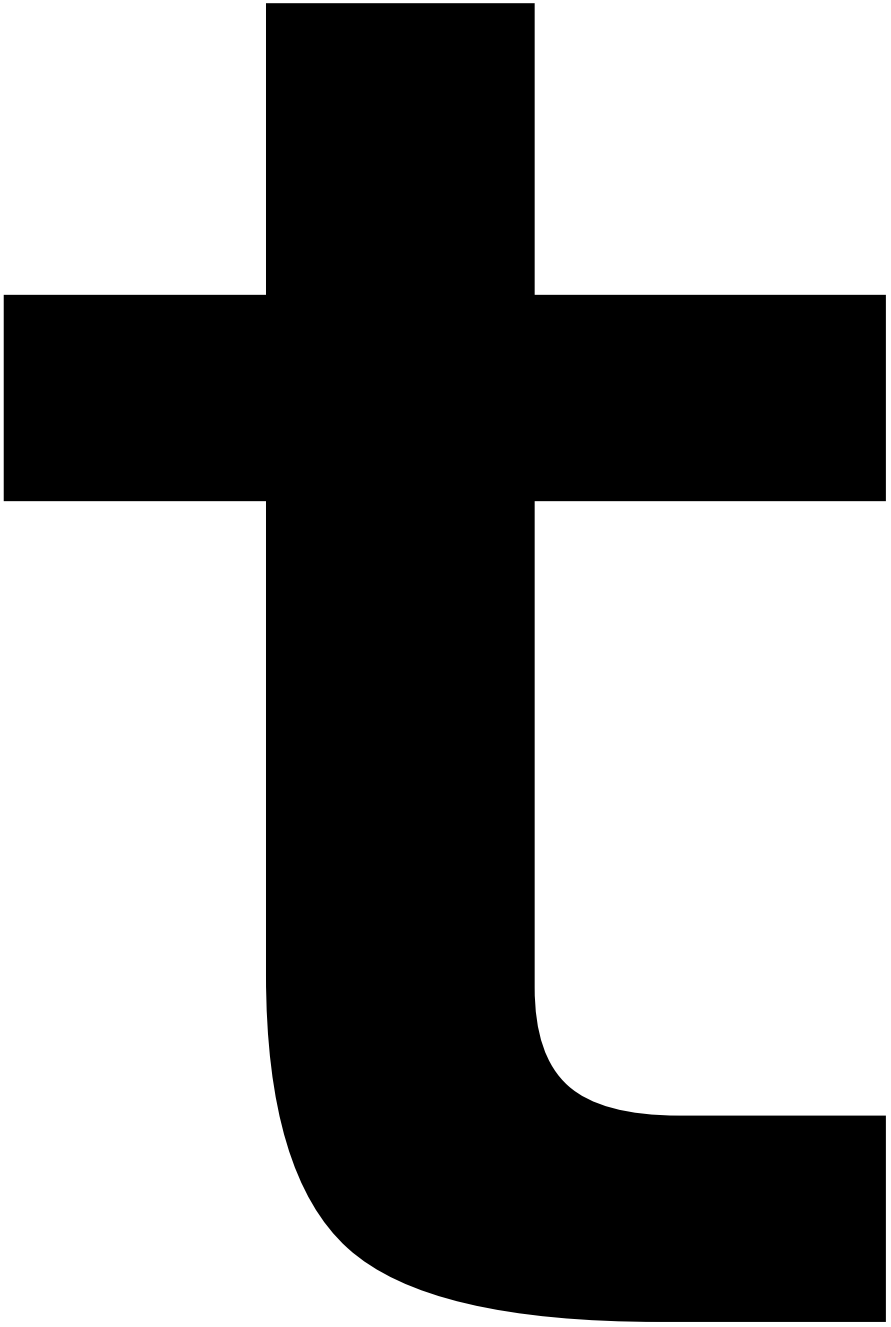
D

e

po

sa

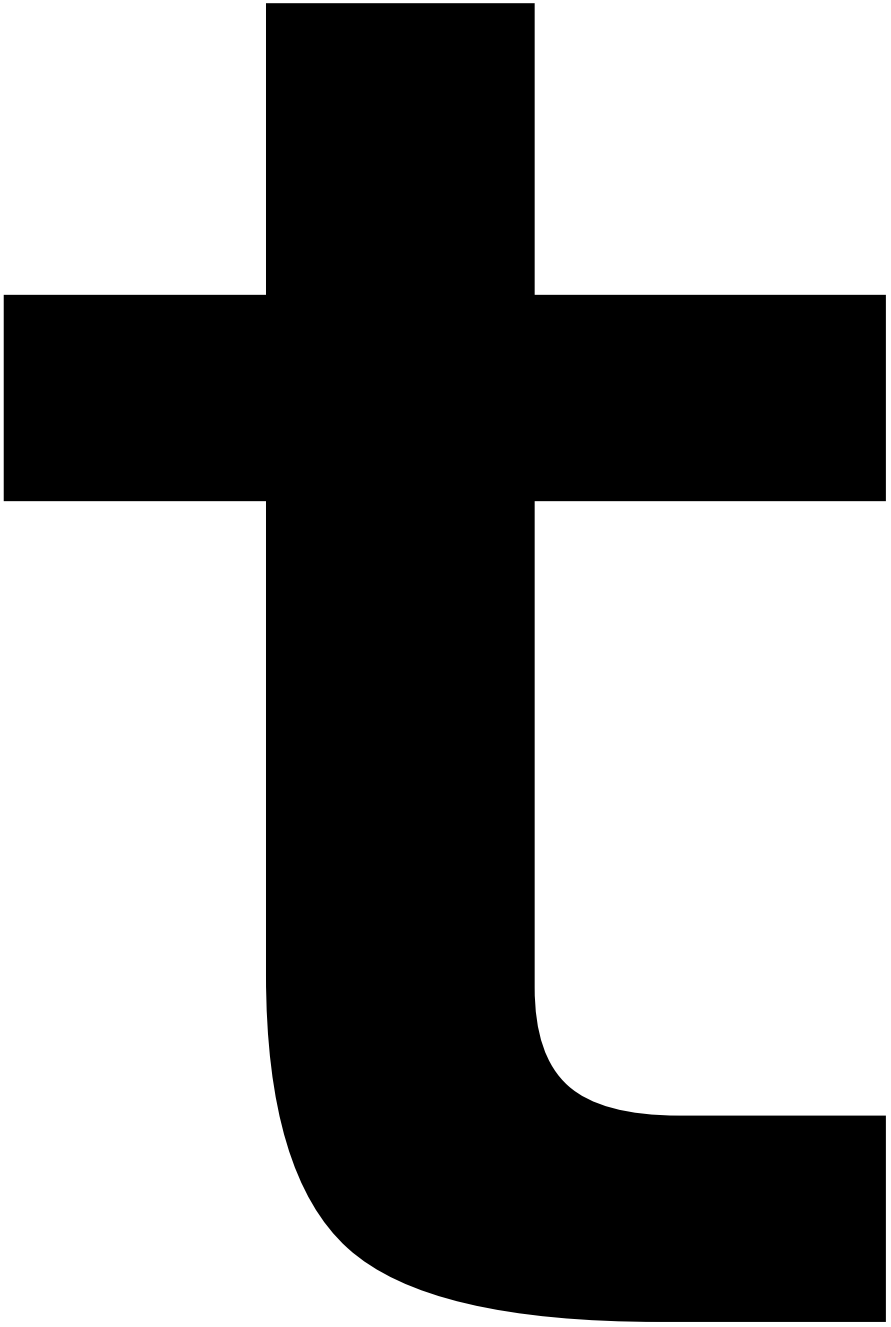
r

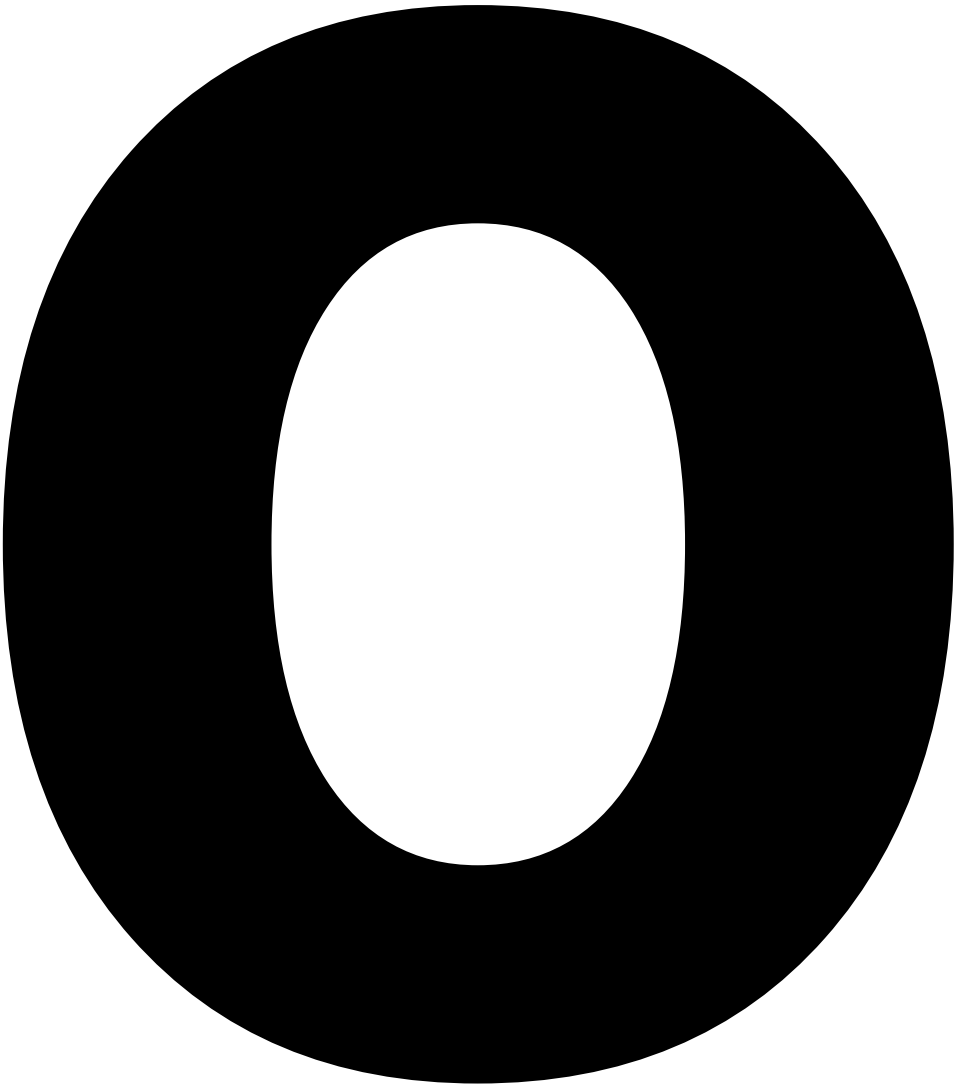


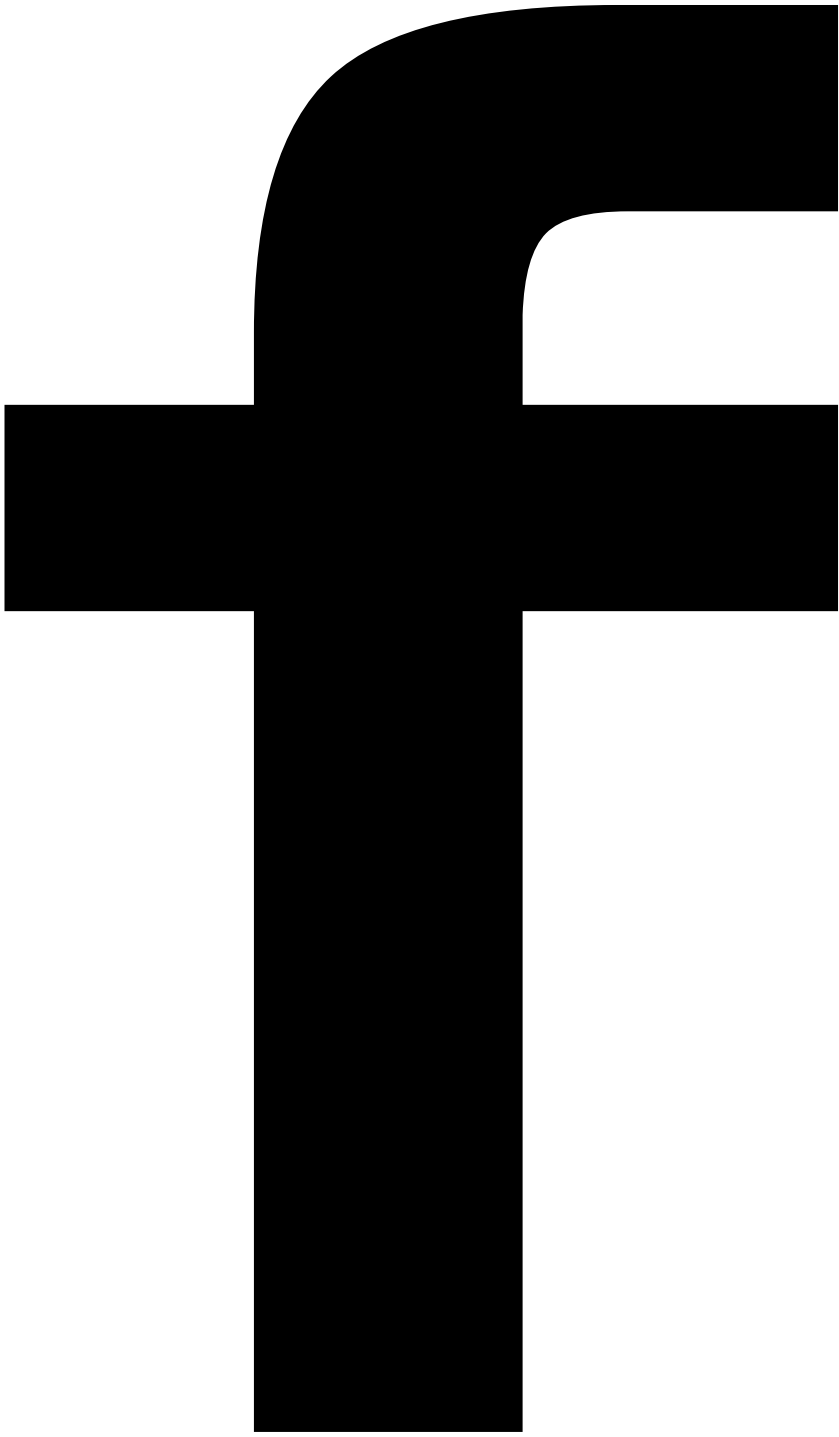
m

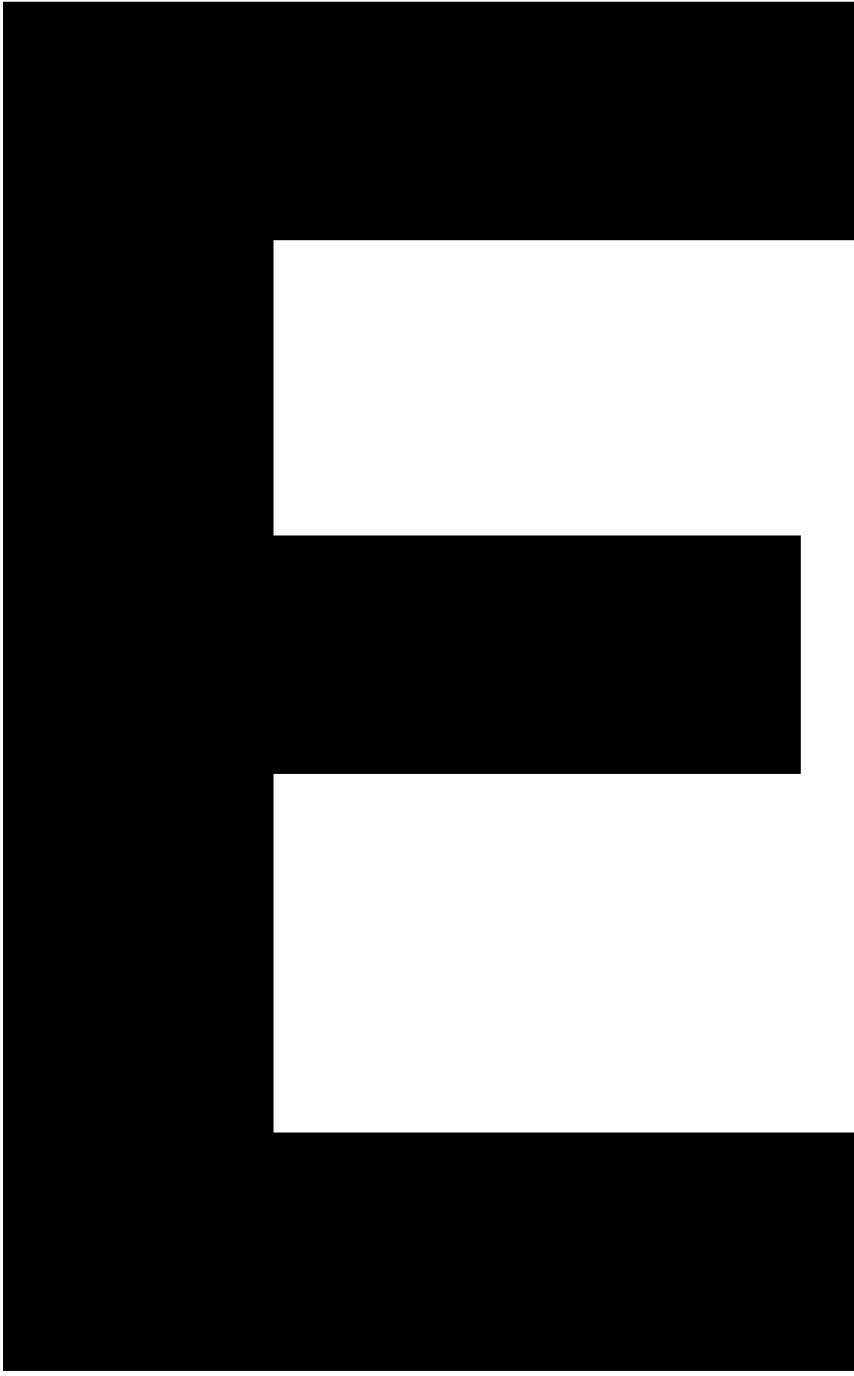
e

n









n

e

r

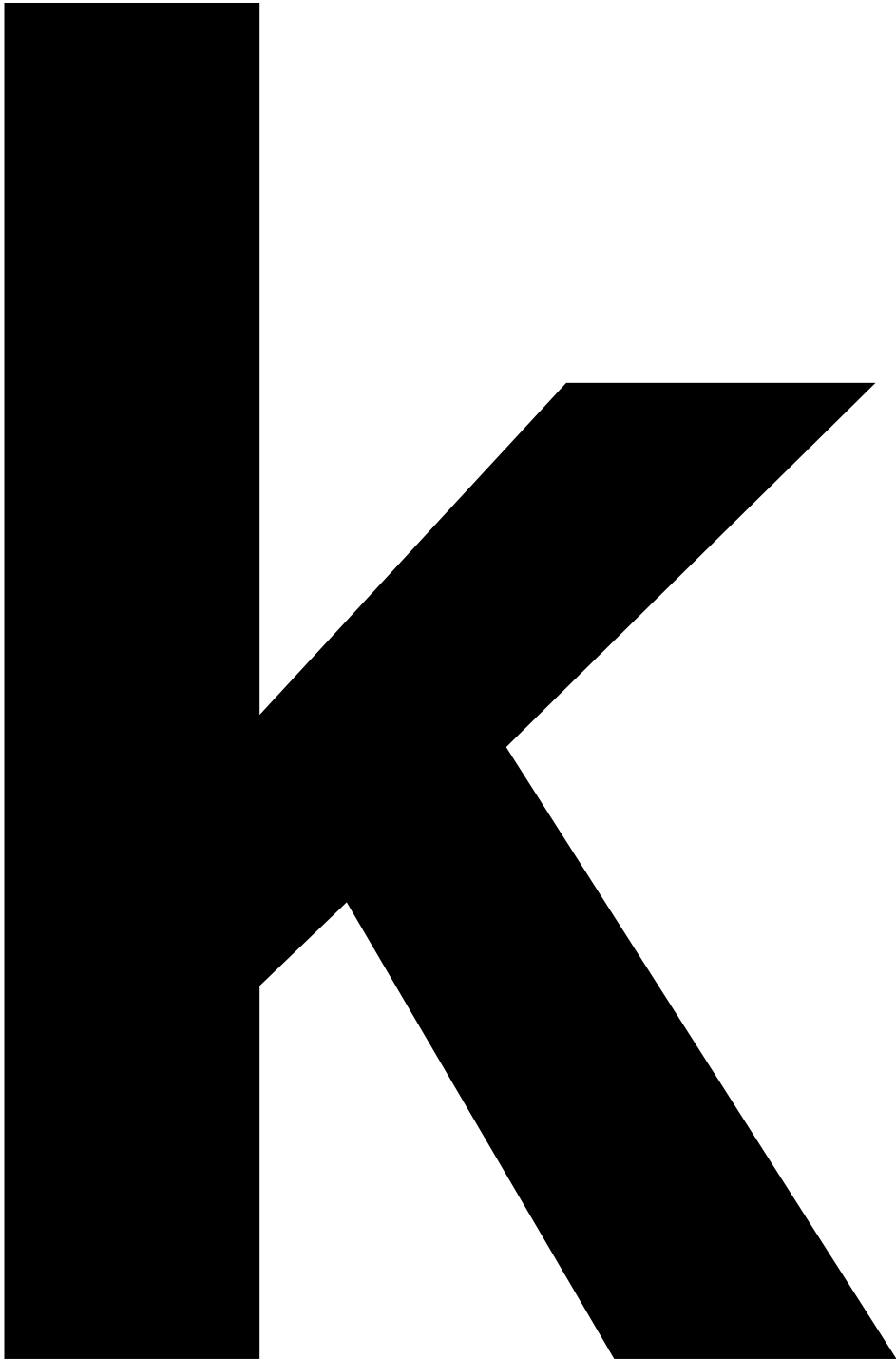
Q

Y

V

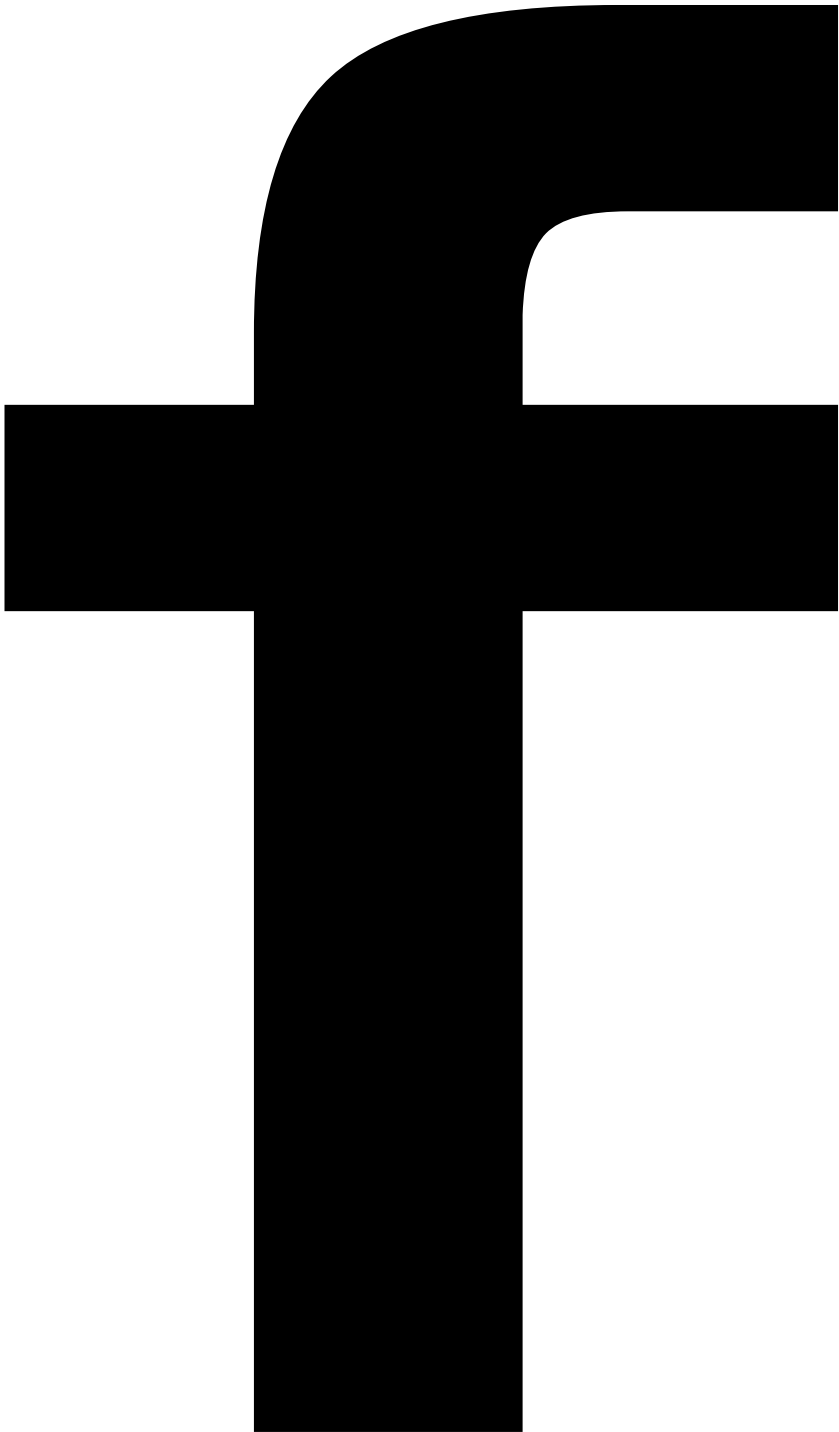
e

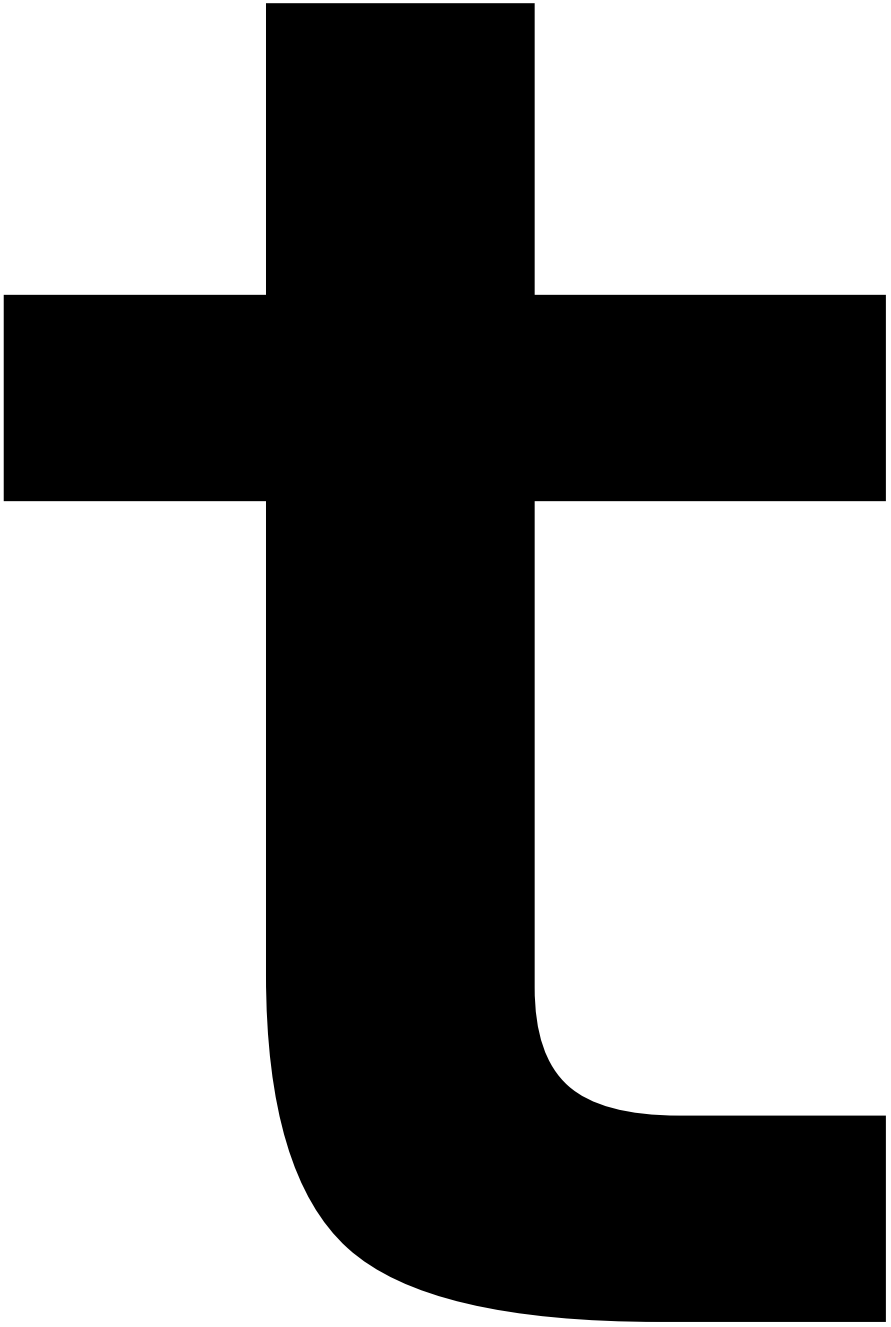
r



sa

u





S

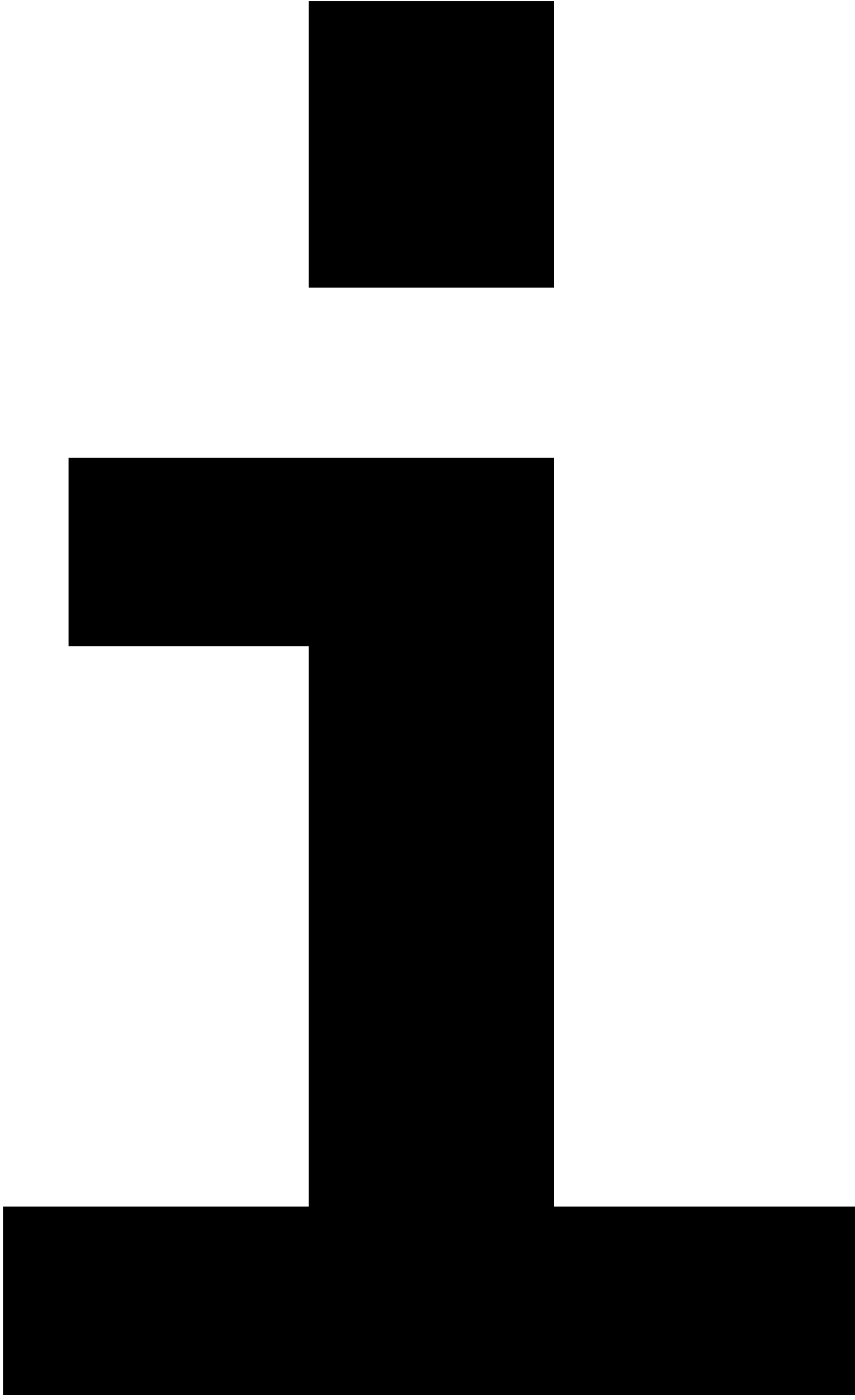
e

h

e

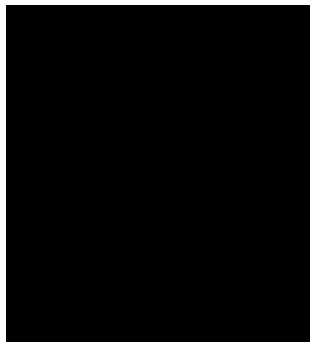
n

w

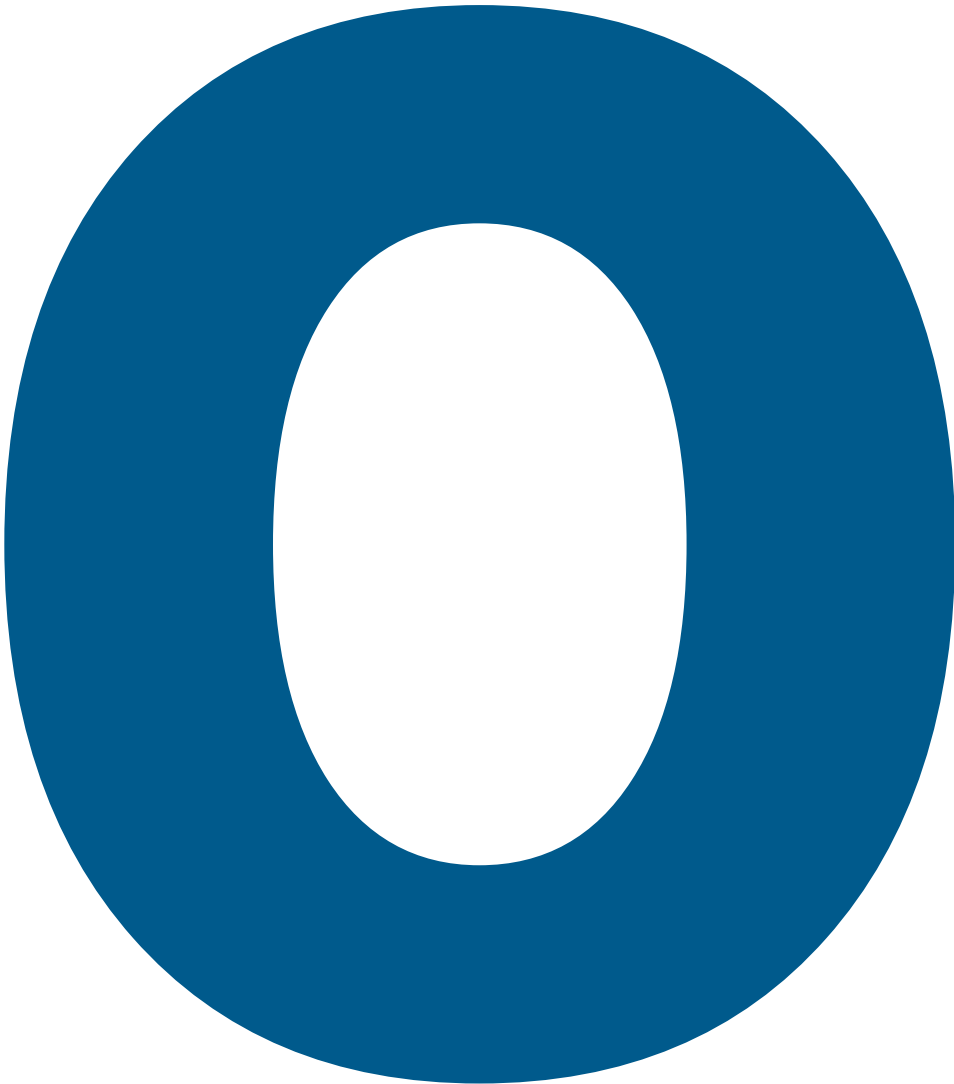


J

J



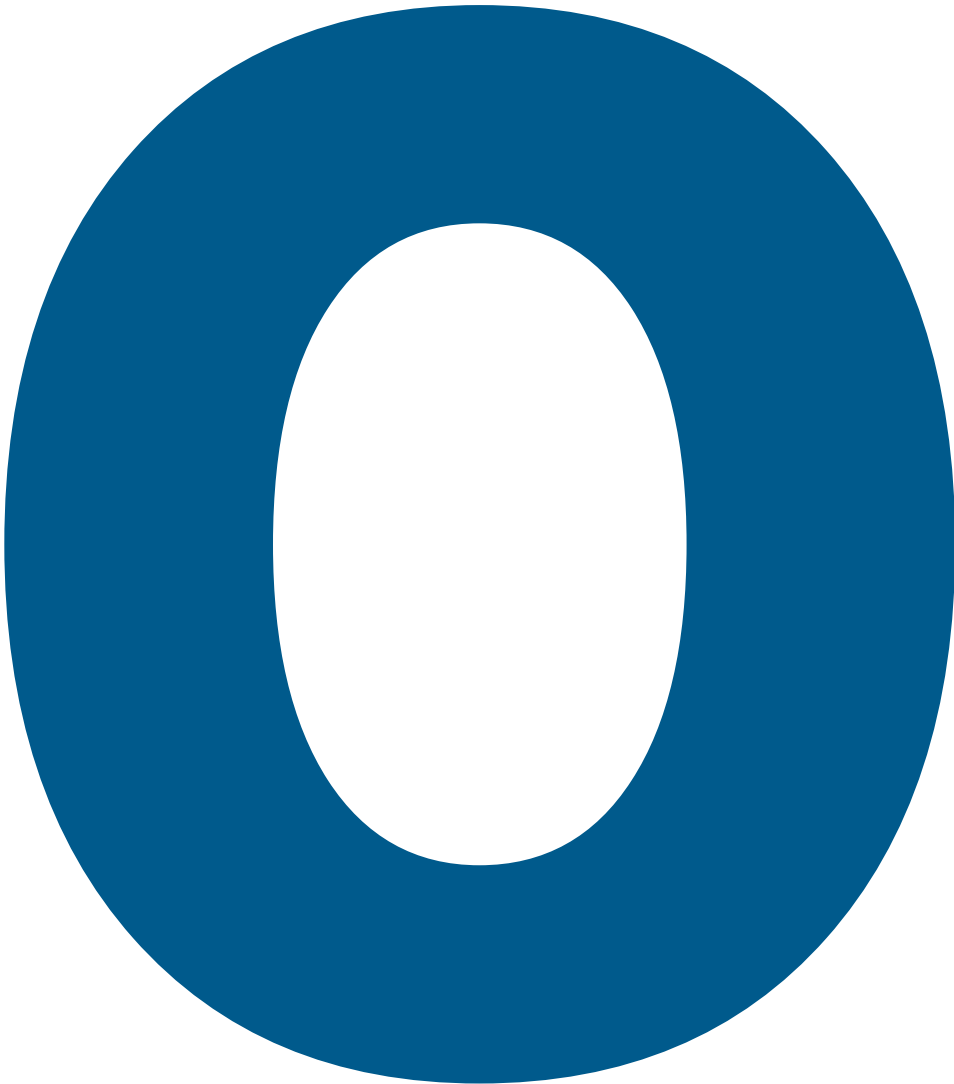
J



h

n

R



S

e

V

e

a



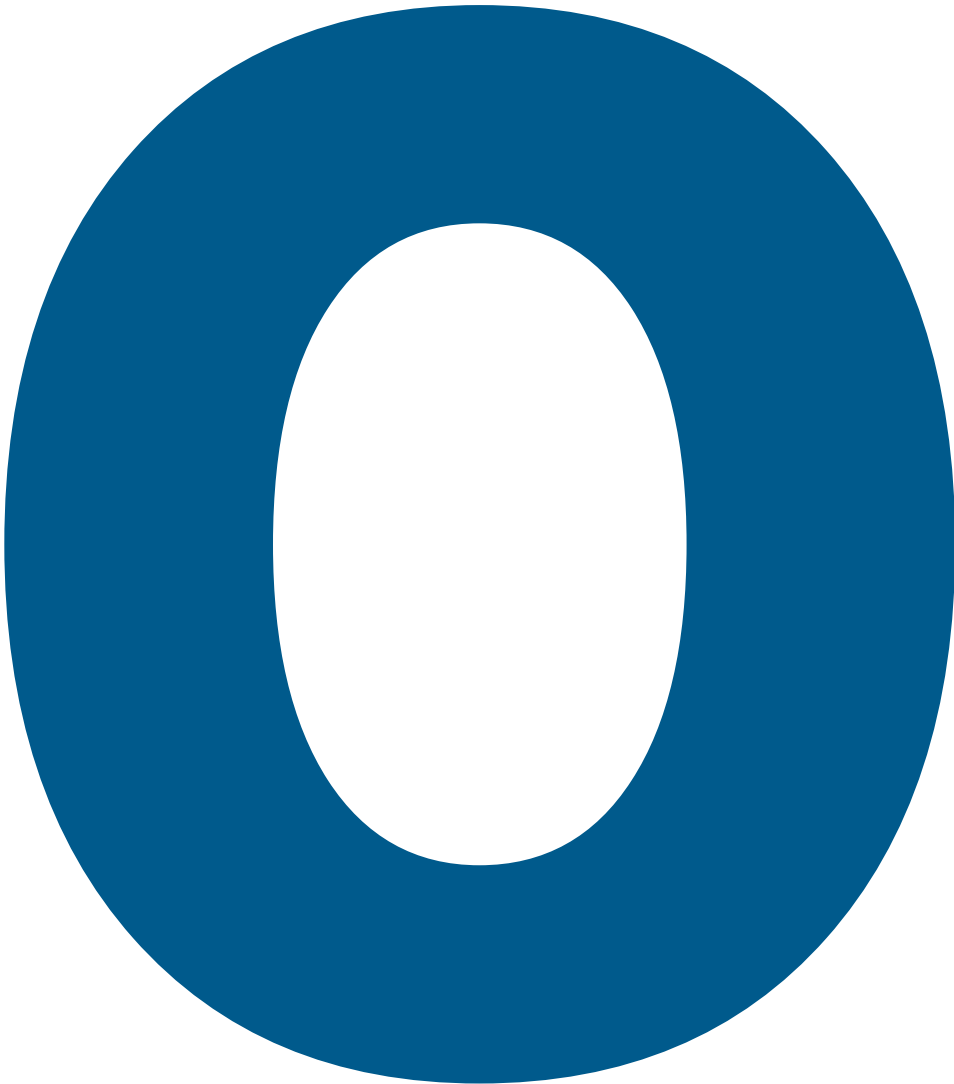




h

e

M



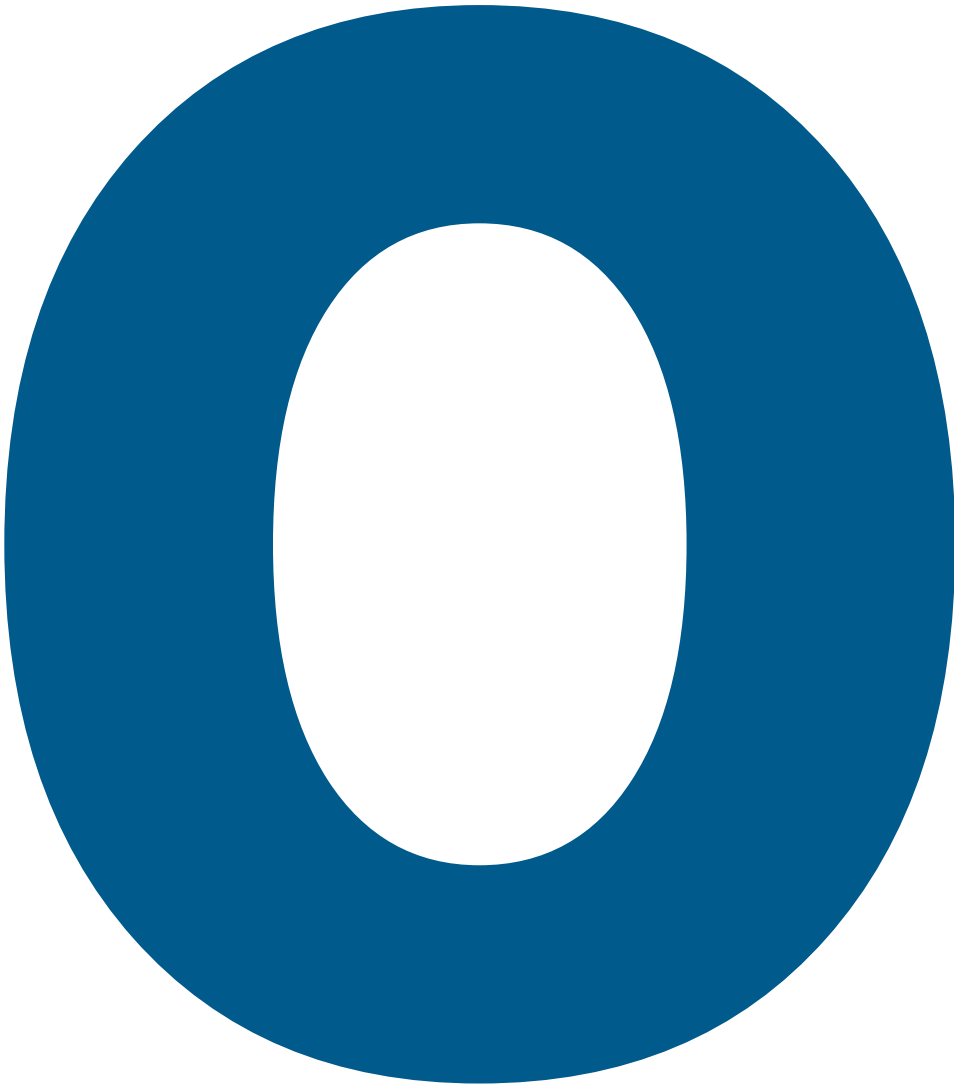


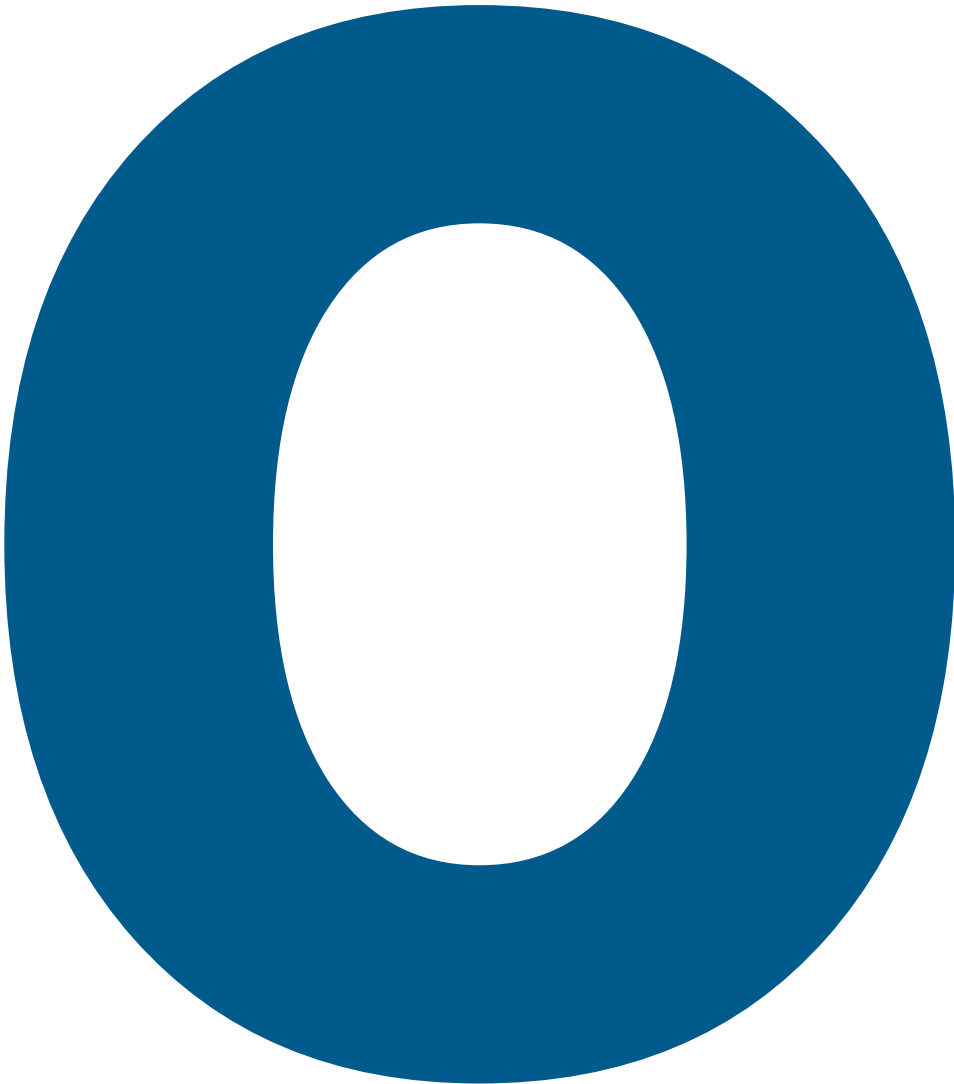
J

e

Y





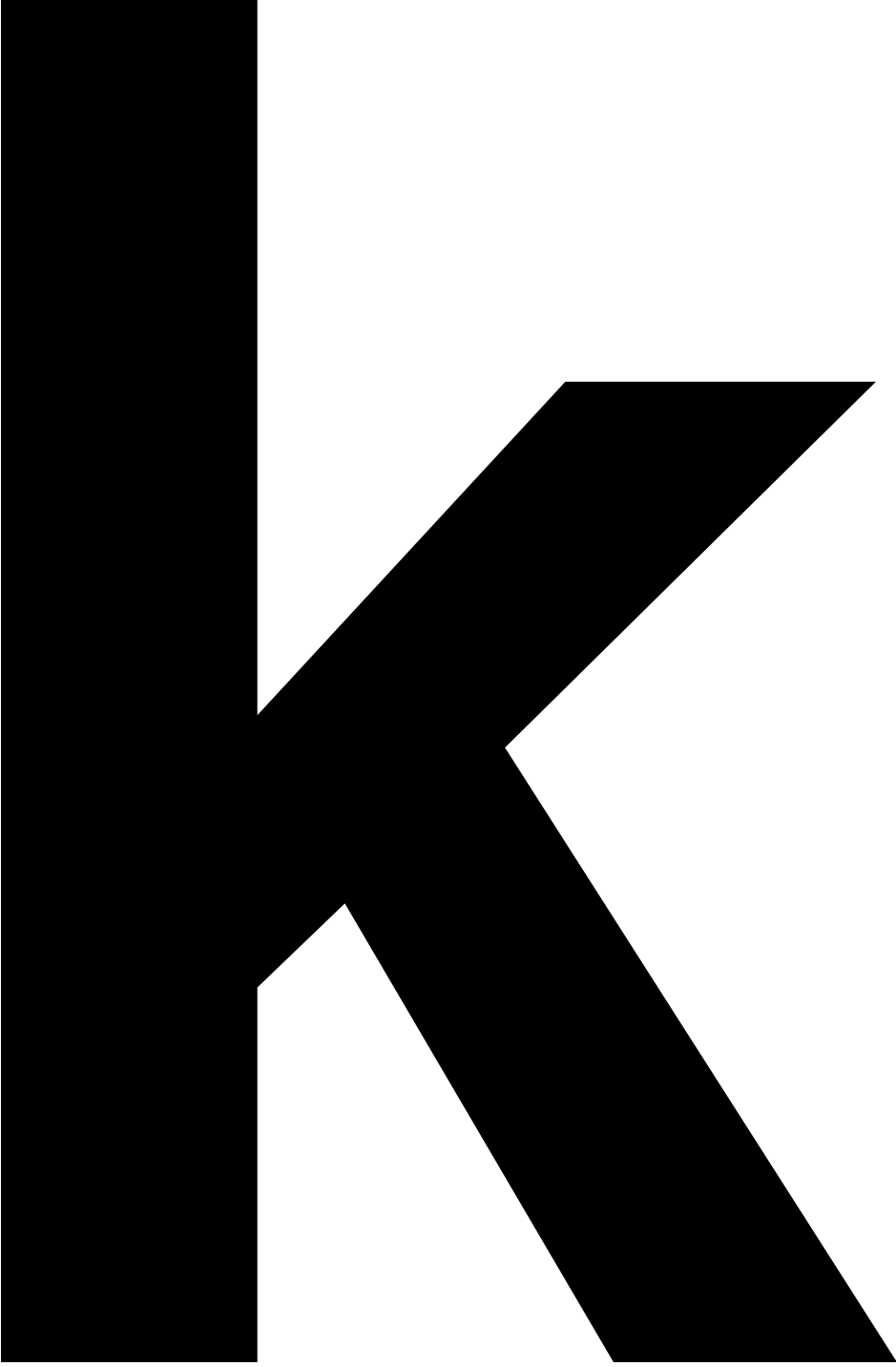


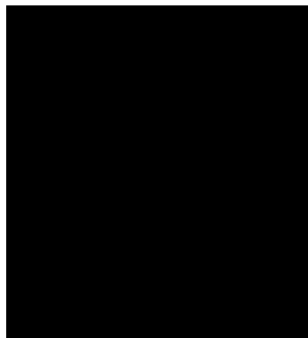
J





n





h





o







w

w

w



o

a



J

Y





n

a

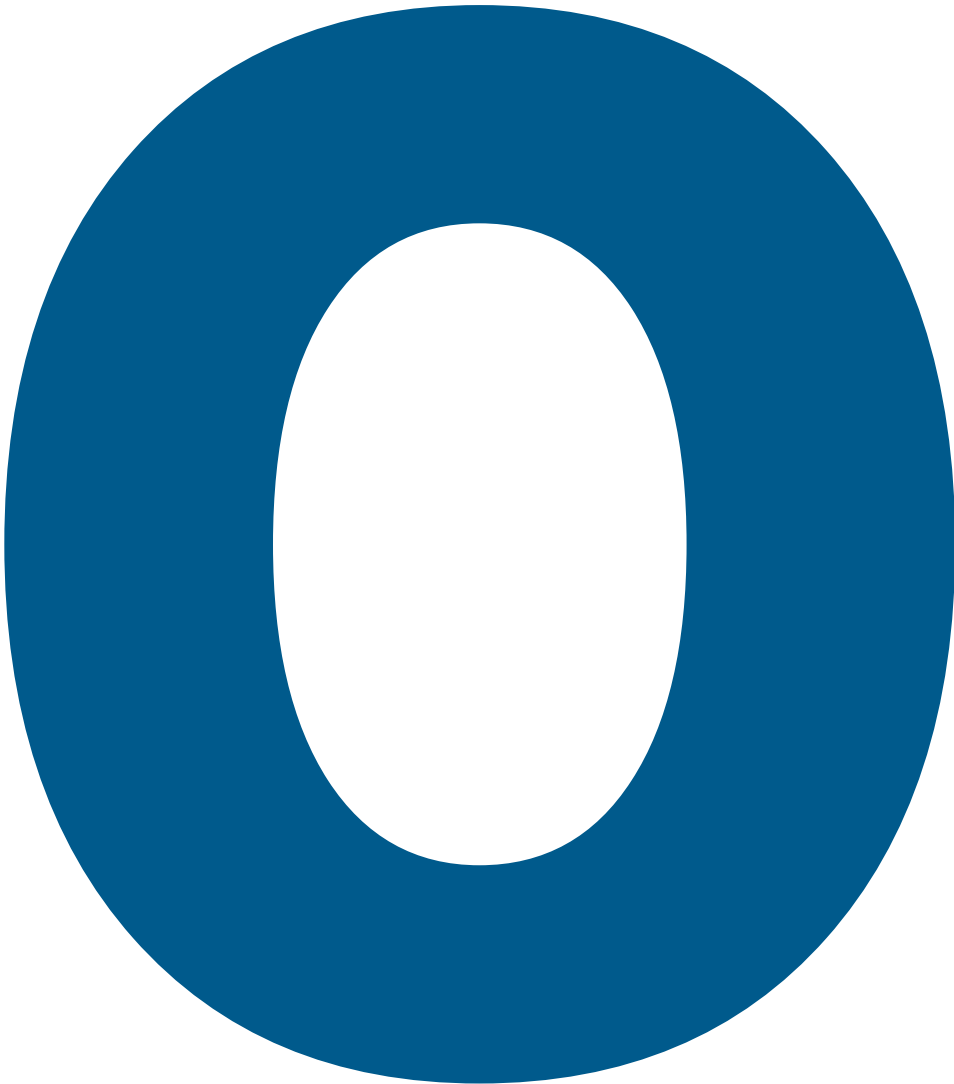
n

C

e



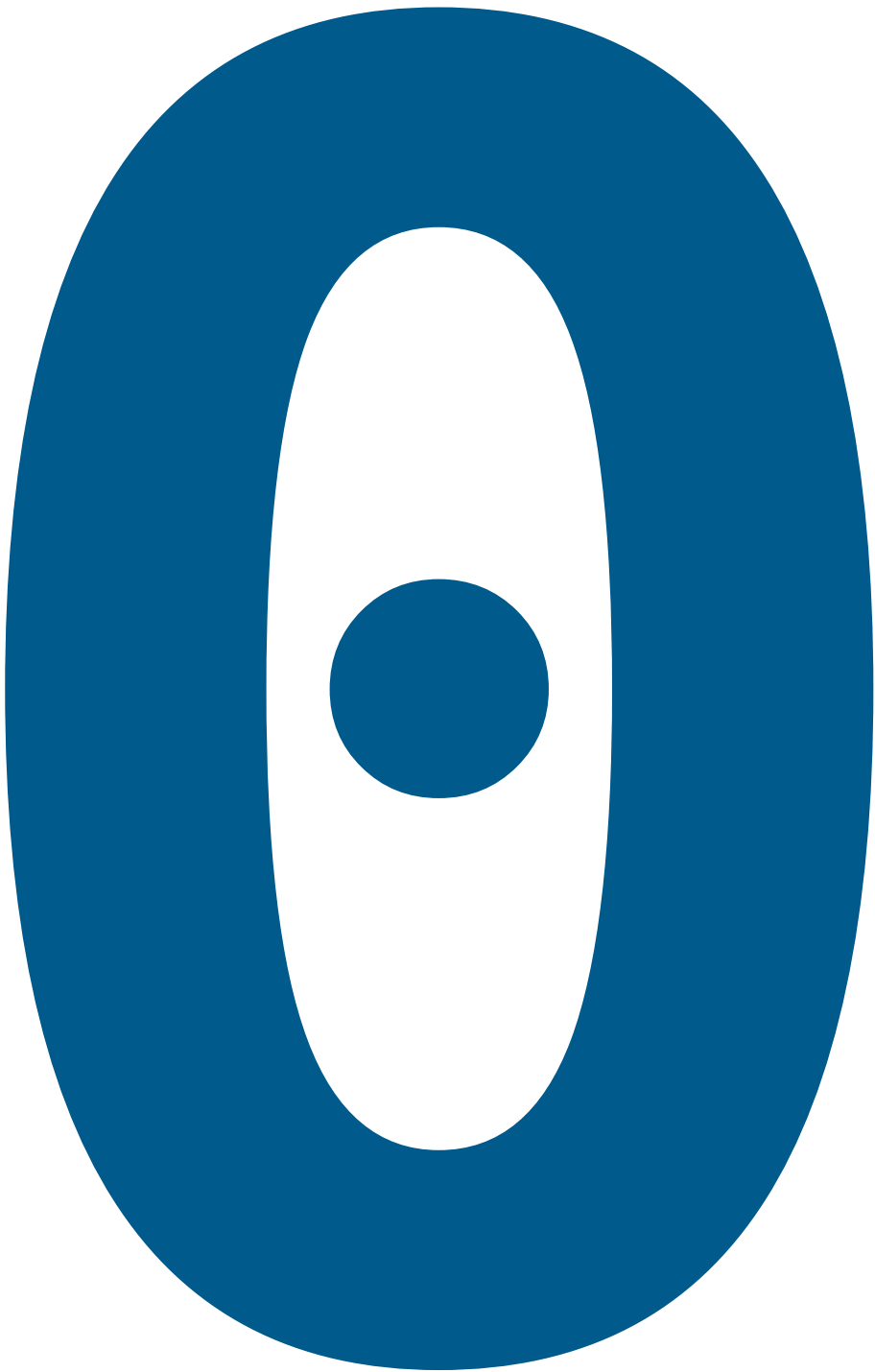
C



m



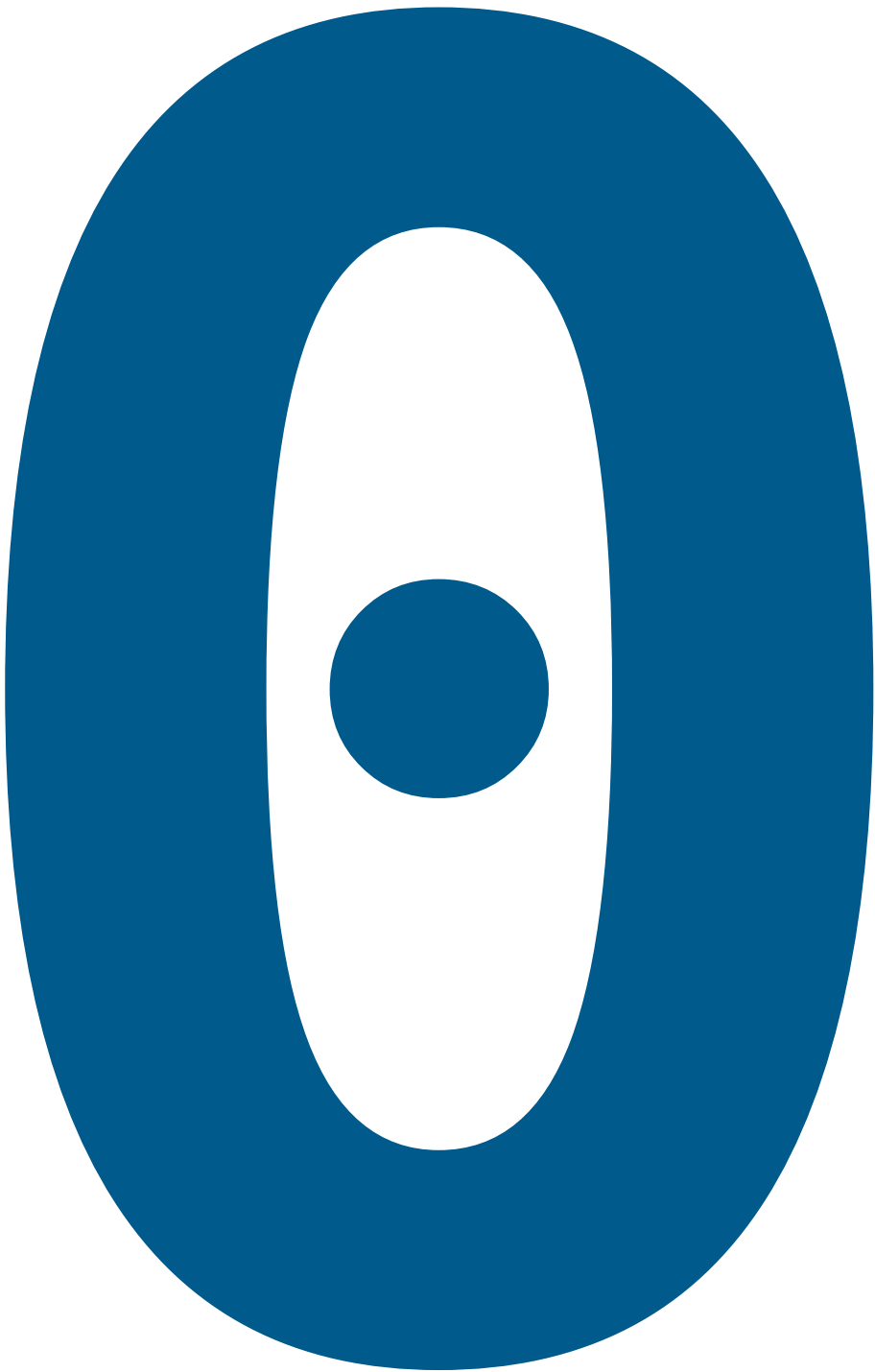
2





2





9











S





h

e



e

J

e

C







C



C

a

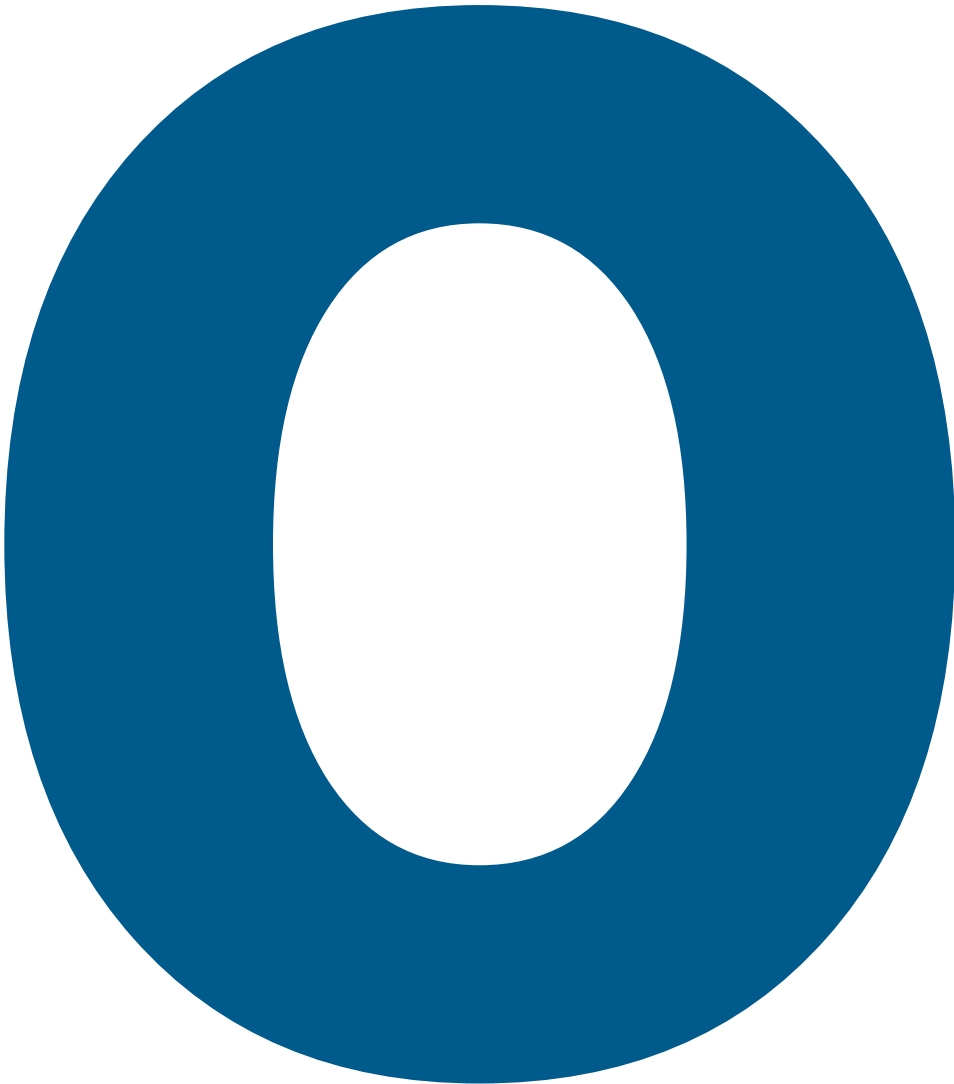






e

V

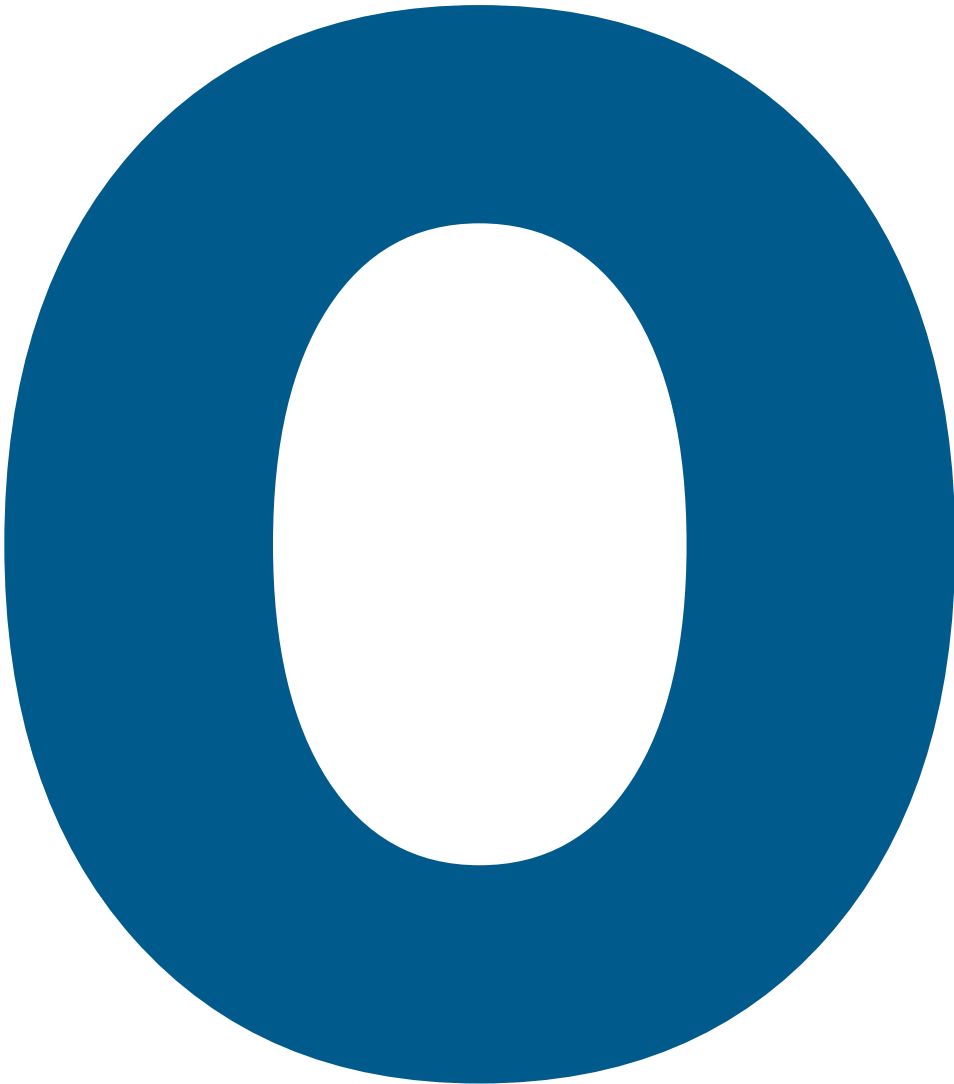


J

U







n





U

n

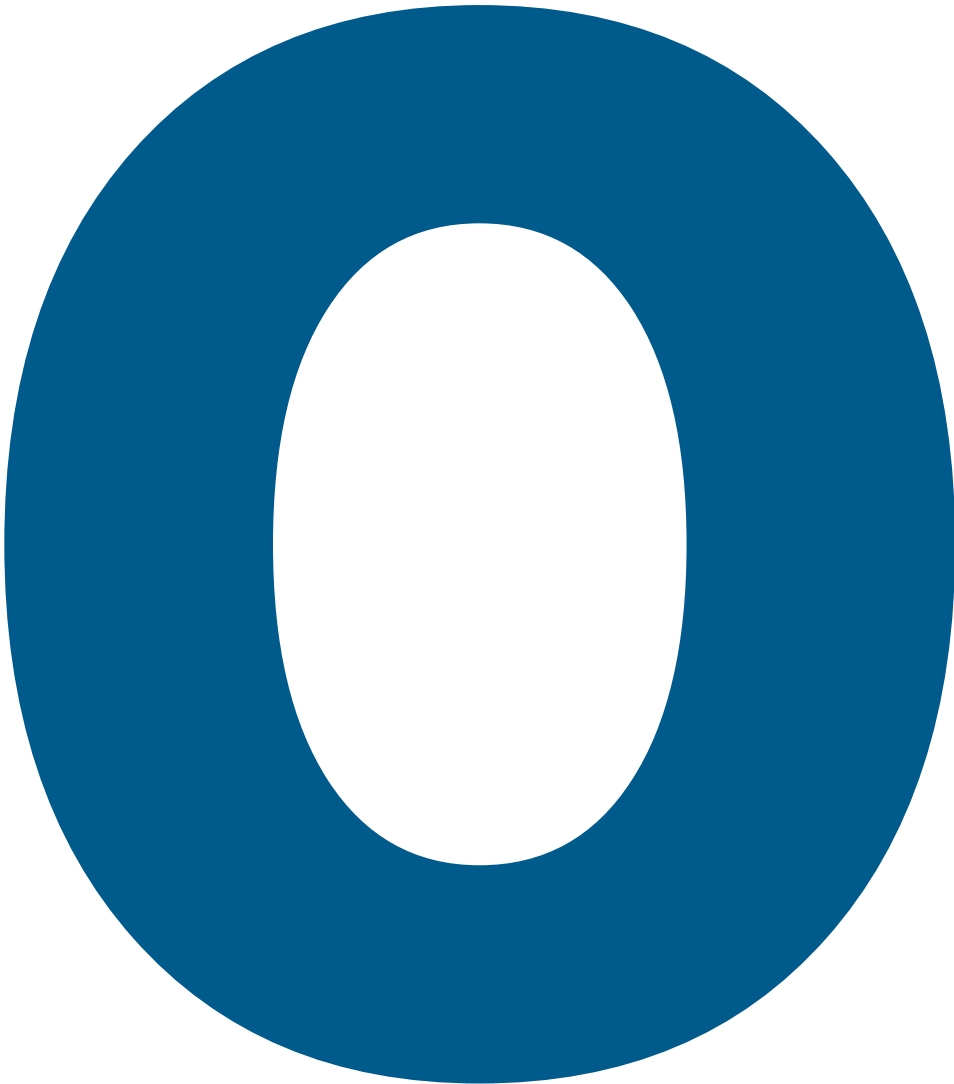
n



n

g

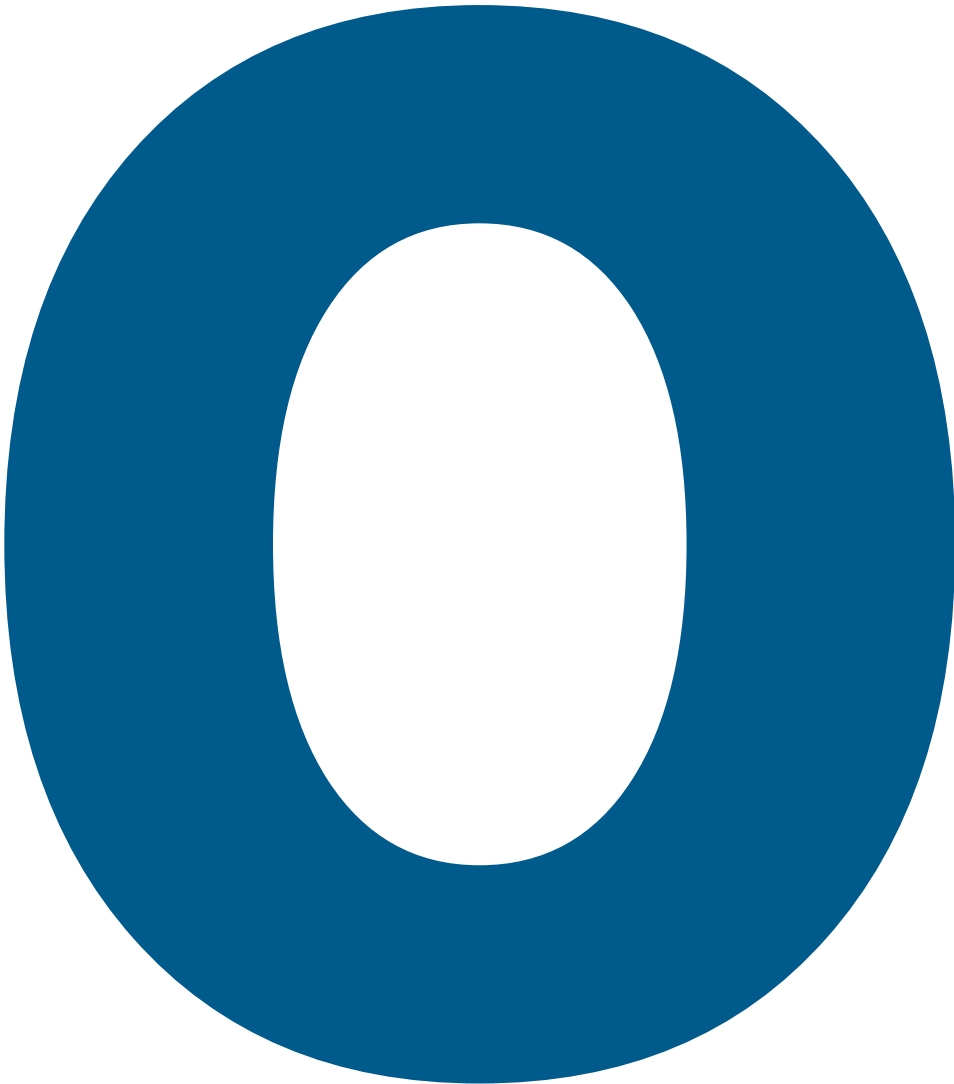




U











J

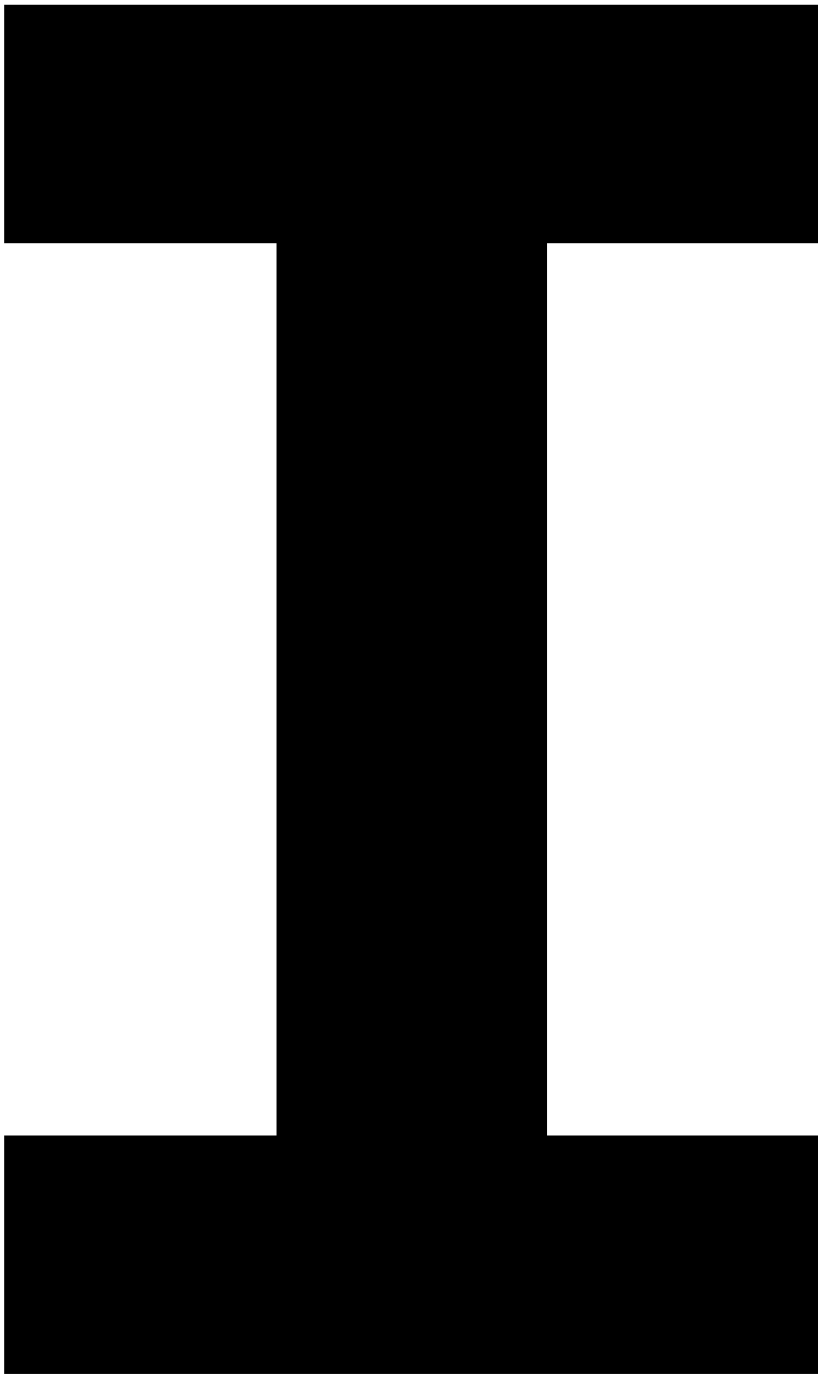
U



C

e





n

Q



e

S

e

m



u

S

sa

m

m

e

n

h

sa

n

Q

Q



10



e

S

n



C

h

e



n

e



n



e



e

S

S

sa

n



e

M







e



J

u

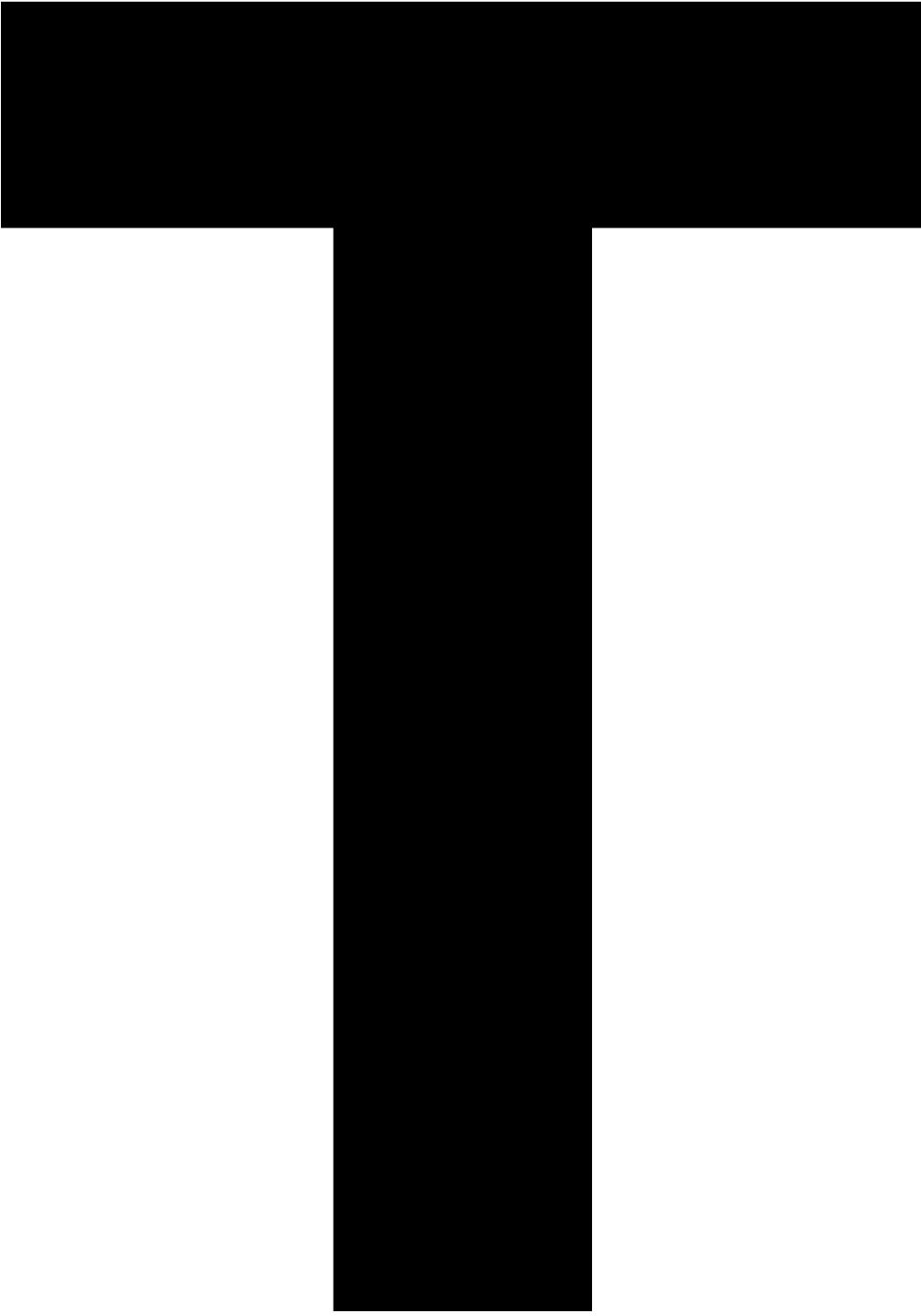
n

Q

V



n



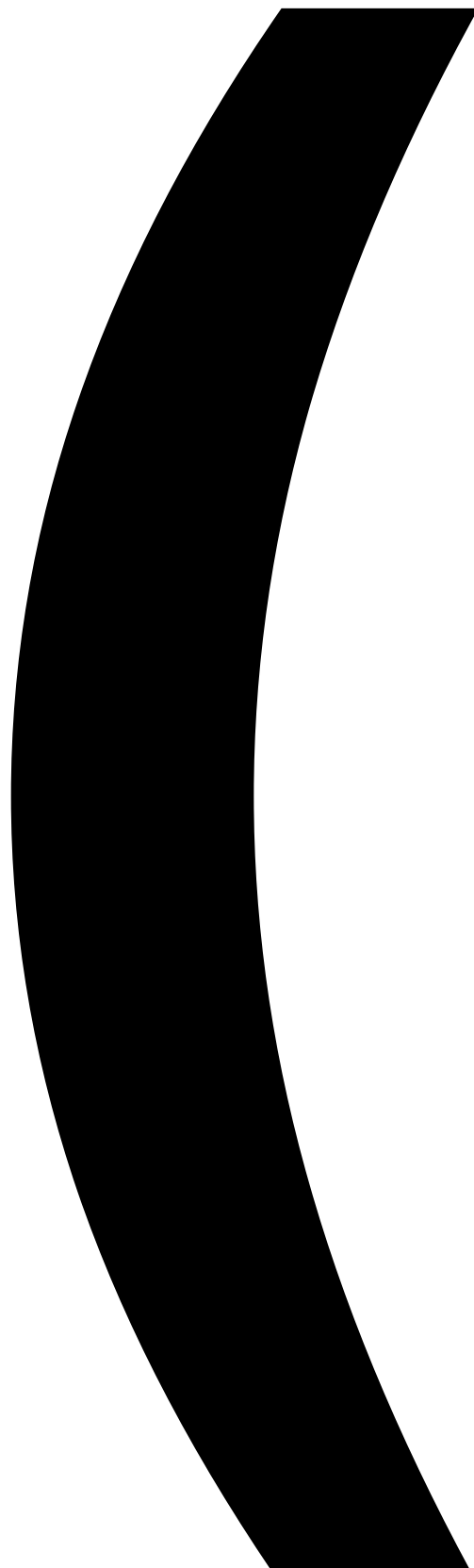


V

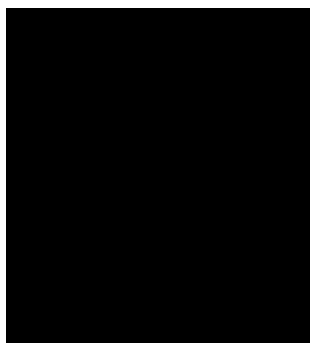




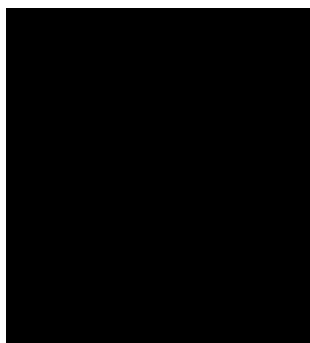
sa

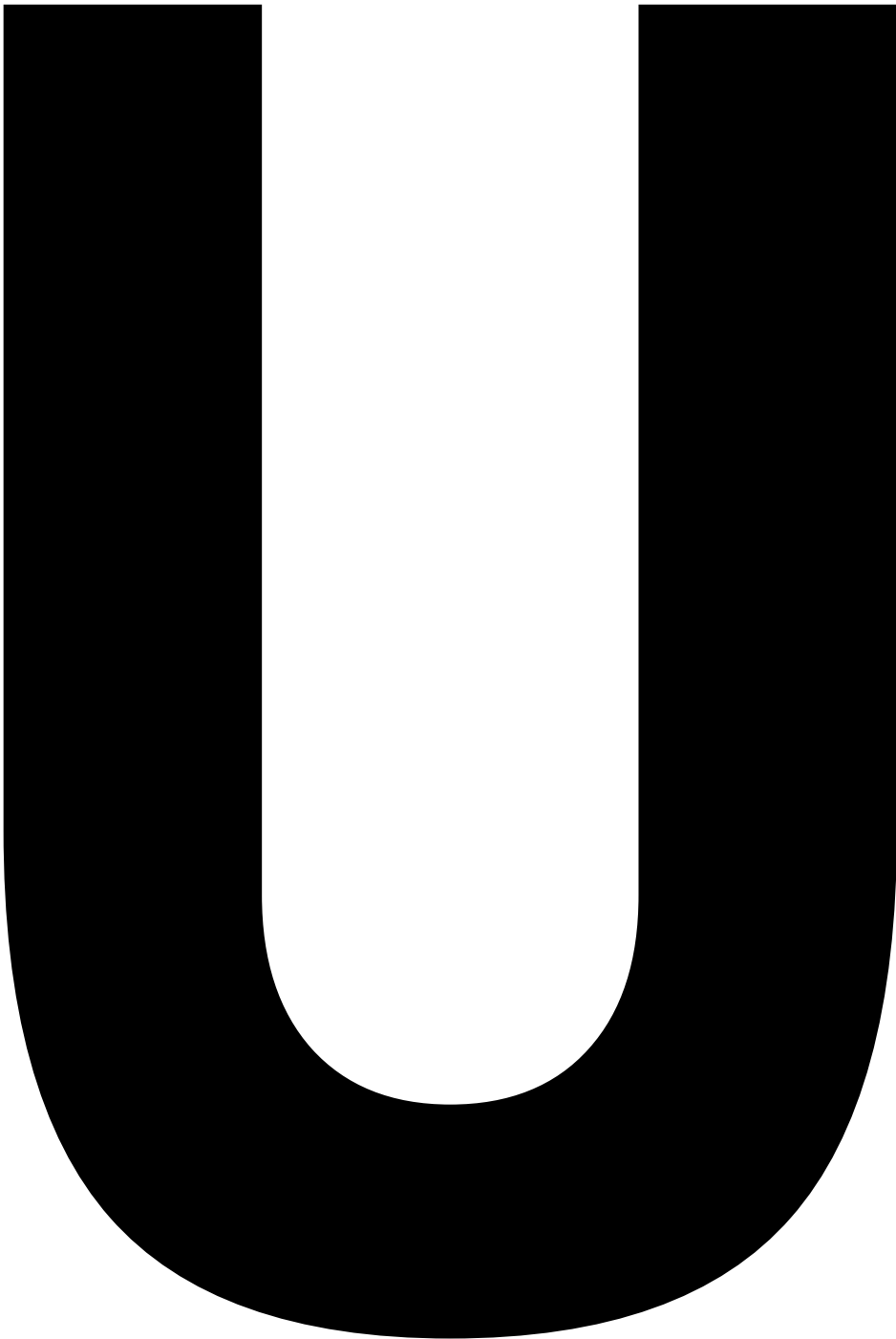


A



Q





10

e



S

