

E-Auto Blamage – Letzte Rettung: subventionieren auf Teufel komm raus



Die Welt schreibt:

Die Kaufprämie ist der verzweifelte Versuch von Bundesregierung und Autoindustrie, das gemeinsame Großprojekt "deutsche Volksbatterie-Auto" zu retten. Die Kanzlerin hat sich den Batteriefahrzeugen verschrieben, weil sie Teil ihrer Energiewende sind. Und weil sie sich 2008 zu dem Ziel hinreißen ließ, bis 2020 eine Million Stromer auf Deutschlands Straßen gebracht zu haben. Die Autobauer brauchen die E-Fahrzeuge, um die immer schärferen Grenzwerte der EU-Kommission für den CO₂-Ausstoß erfüllen zu können.

Nur eine der beteiligten Parteien braucht die Elektroautos nicht: der Kunde.

Das merkt man an den Zulassungszahlen. Derzeit sind hierzulande etwa 29.500 reine Elektroautos angemeldet. Dazu kommen 15.900 Plug-In-Hybride, also an Steckdosen ladbare Fahrzeuge mit E- und Verbrennungsmotor. Das ist verschwindend gering, egal welche Vergleichszahl man heranzieht. Der Pkw-Bestand in Deutschland liegt bei 45 Millionen, der Pkw-Markt betrug 2015 rund 3,2 Millionen.

Schon vor über 115 Jahren erkannte der geniale Konstrukteur des Volkswagens Ferdinand Porsche die Vorzüge des Elektroantriebs für die Automobile und ließ sich den Vierradantrieb eines Autos mittels auf die Achse montierten Elektromotors patentieren. Doch aus der tollen Idee wurde bis heute nichts.

Die Gründe sind vielfältig, doch der Hauptgrund ist die Unmöglichkeit genügend Batteriekapazität – dazu noch schnell genug aufladbar – für eine konkurrenzfähige Reichweite bei genügend Komfort- bereit zu stellen. Benzin- und Dieselgetriebene Fahrzeuge bleiben in allen wichtigen Disziplinen unschlagbar.

So liefert ein 50 l Dieseltank dieselbe Energiemenge wie eine knapp 14 t

schwere Bleibatterie. Selbst die sehr viel teurere Lithium-Ionen Batterie, die jeder aus seinem Smartphone kennt, bringen dafür noch stolze 2,5 t auf die Waage.

Und brauchen Stunden um wieder aufgeladen zu werden, während der Diesel/Benzin-Tank in wenigen Minuten gefüllt ist.

Auch wenn man berücksichtigt, dass, dank des hohen Wirkungsgrades des Elektroantriebes, das Gewicht des Autos vielleicht 30 bis 40 % geringer ist, denn man braucht kein Getriebe, keinen hochfesten Motorblock, keine Übertragungsstränge, etc. bleibt ein kaum brauchbares Fahrzeug für den täglichen Gebrauch.

Bei schönem aber kühlem Wetter gerade mal auf Kurzstrecken verwendbar, im heißen Sommer mit Klimaanlage und im Winter mit Beleuchtung und notwendiger Heizung hingegen völlig unnützlich. Aber dafür teuer!

Und deswegen reagieren die Käufer mit Verweigerung. Völlig marktkonform.

Der mögliche geringe Nutzen steht zum sehr hohen Aufwand in keinem Verhältnis. Und bei den Batterien ist aus naturgesetzlichen Gründen kein großer Fortschritt mehr möglich. U.a. verhindert das die von der Natur festgelegte elektrochemische Spannungsreihe. Das wissen die Autobauer seit über 100 Jahren.

Nur die Politik will mal wieder gegen die Natur- wie Marktgesetze vorgehen. Stalin und Lyssenko lassen grüßen.

Die „Klima- und Energiewendekanzlerin“ Angela Merkel, samt ihrem willfährigen Kabinett wird das jedoch nicht hindern, weitere zig Milliarden dem Steuerzahler abzuknöpfen und sie den Automobilkonzernen in den Rachen zu werfen.

Wir schaffen das!

Nämlich mal wieder Steuermilliarden für ein ideologisches Phantom zu verbrennen.