

Der gefeierte Tesla-Chef Elon Musk rettet nicht die deutsche Automobilindustrie und noch weniger das Weltklima, im Gegenteil

Heute im Bundeskanzleramt:

Die Automobilindustrie in der Bittsteller- Rolle, sie möchte einen großen Batzen der Corona-Gelder einheimsen. Eine der wenigen Industrien, in denen Deutschland noch Weltgeltung besitzt, braucht das Virus Covid-19, um den Staatssäckel zu schröpfen. Aber die Probleme liegen in ganz anderen Dimensionen. Daran ist vor allen Dingen auch Elon Musk schuld. Mit den Dollars, welche er für die Veräußerung von PayPal erzielte, hat er damals das defizitäre Unternehmen Tesla gekauft. Diese kalifornische Firma war die erste, die das angeblich geniale Elektroauto herstellte. Als Paradiesvogel gelang es ihm, Tesla so mit allen Regeln der PR ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu hämmern, dass er sie zu einem bescheidenen Erfolg brachte. Sie ist mittlerweile an der Börse mehr wert als Volkswagen, Mercedes, BMW und Audi zusammen. Obwohl die Aktie - mit ganz wenigen Ausnahmen - noch niemals Rendite erwirtschaftet hat.

Um so etwas zu erreichen braucht man eine Story. Er richtete sich besonders an die immer zahlreicher werdenden Klimaschützer und machte ihnen weiß, dieses Auto sei der Schlüssel, die Klimakatastrophe abzuwenden. Es dauerte nicht lange, bis auch die Ökoparteien und im Gefolge viele Bürger darauf hereinfließen. Um das zu unterstützen, untermauerte er seine Genialität, in dem er einen weiteren Konzern entwickelte, dem es tatsächlich gelang, die weltraummüde NASA zu übertrumpfen und tatsächlich der USA wieder – dieses Mal privat – an die Weltraumtechnologie heran zu führen und Raketen als Satelliten-Träger zu entwickeln, um die Weltraumstation ISS zu versorgen. Aber die Publizität reichte ihm noch nicht aus, so schickte er kurzerhand ein abgespecktes Tesla-Auto in den Weltraum.

Apropos Umweltschutz: Mit den CO₂-Abgasen, die dabei in die Atmosphäre geschossen wurden, hätte man in Deutschland sämtliche auf Verbrennungsmotoren basierende Autos über Wochen betreiben können. Durch solche Sperenzchen gelang es ihm, dass das Elektroauto weltweit als die allein selig machende Möglichkeit angesehen wurde, nur auf den ersten Blick Abgas- und CO₂-frei. Die ‚Grünen-Ideologie‘ unterstützte Musk dadurch, dass sie sogar die Abschaffung des Verbrennungsmotors als das wichtigste Ziel propagierte. Vielleicht haben diese Propagandisten gar nicht bemerkt, dass Alternativen viel eher zum eigentlichen Ziel der CO₂-Neutralität führen könnten. Deswegen präsentiere ich Ihnen diesen Beitrag.

Zunächst zum Status quo:

Tesla und seine Nachahmer sind wegen der erheblichen Kosten der Batterie so teuer, dass nur Pioniere und der reiche Mittelstand sich ein solches Auto leisten können.

Die soziale und ökologische Bilanz bei der Produktion dieser Batterie ist so katastrophal, dass sie alle umweltschützenden Vorteile aufwiegt.

Jeder, der sich in ein solches reines Elektroauto setzt, hat wegen des hohen Gewichtes dieser Batterie etwa 8 bis 10 virtuelle Passagiere neben sich sitzen. Das wird sich auch nicht wesentlich ändern, wenn die Batterietechnologie in Zukunft eine erhebliche Entwicklung erfährt.

Der massenhafte Verkauf dieser reinen Elektro-Fahrzeuge scheitert auch an dem schlechten Gebrauchsnutzen, obwohl enorme Subventionen in die Infrastruktur geflossen sind, Elektro-Zapfmöglichkeiten bundesweit zu errichten.

Die problematische Reichweite wird dadurch noch verringert, dass die notwendigerweise durch Batterie betriebene Klimaanlage zum Heizen oder Kühlen enorme Energie abzweigt, so dass man im Stau auf der Autobahn bei minus 20°C Außentemperatur vor der Alternative steht, entweder weiterfahren zu können oder sich den Hintern zu verkühlen.

Als Stadtwagen und für den, der täglich nur geringe Entfernungen zurücklegen muss, ist Tesla hervorragend geeignet, weil es tatsächlich an Ort und Stelle die schädlichen Abgase verringert. Dieser Vorteil wird aber erkauft durch katastrophale soziale und umweltschädliche Verhältnisse in den Ländern, die die Haupt-Rohstoffe Lithium, Kobalt und seltene Erden für die Batterie liefern. Dass in China Elektro-Autos einen Boom sondergleichen erleben, begründet sich auch durch die Tatsache, dass nur so der tägliche Smog in den Großstädten im Ansatz verbannt werden konnte. Möglicherweise ist dieser Boom dafür verantwortlich, dass auch die deutsche Automobilindustrie darauf reingefallen ist, denn in China werden im Moment die einzigen Profite eingefahren. Aber das ist sehr kurzfristig gedacht, denn die Batterie-Technologie ist in Süd-Ost-Asien so entwickelt, dass die Europäer Jahrzehnte benötigen, um dem nachzukommen. Da kann selbst kreative Forschung und die vielen

hinein gesteckten Staatsgelder nicht helfen, aber die Hoffnung benutzen die angeblichen Umweltschützer, um die Zukunft herbei zu sehnen.

Um noch einmal auf Elon Musk zurück zu kommen: In Deutschland wird er gefeiert wie ein Weltstar, weil es ihm gelungen ist, sich ein neues Tesla-Werk in Brandenburg subventionieren zu lassen. Angeblich sollen 15.000 Arbeitsplätze entstehen. Wie viele Arbeitsplätze aber in der Automobil-Industrie durch diese Euphorie verloren gehen, darüber berichtet die Presse niemals in diesem Zusammenhang. In mangelnder Sachkenntnis wird behauptet, die Deutsche Automobil-Industrie hätte den Anschluss verloren, weil sie zu spät auf Elektromobilität gesetzt hätte.

Dass die deutschen Autoentwickler überhaupt dazu bereit waren, sich mit dem Problem zu beschäftigen, hat auch die EU bewirkt. Die demnächst verpflichtenden niedrigen Grenzwerte für den Treibstoff-Verbrauch zwingen quasi dazu – dabei handelt es sich allerdings um den Flotten-Verbrauch aller produzierten Fahrzeuge der Firma. Durch Elektro betriebene Fahrzeuge lässt er sich drastisch im Durchschnitt reduzieren.

Getrieben durch die ‚Grünen-Ideologie‘ und den Mainstream versucht die Automobil-Industrie jetzt, auf Elektro umzurüsten. Das aber bedingt hunderte von Milliarden Euro Investitionen. Corona kann beim Eintreiben dieser Subventionen als Totschlag-Argument sogar dabei helfen, es drohen ja Hunderttausende Arbeitsplätze zu verschwinden.

Dieser Arbeitsplatzverlust entsteht aber nicht nur bei den Automobil-Firmen selbst, sondern auch bei den vielen Zulieferern. Das sind meistens Mittelstandsfirmen, die oft auf dem Weltmarkt führend sind. Natürlich begnüge ich mich in meinem Kommentar nicht nur mit der Kritik an diesen oft als alternativlos bezeichneten Verhältnissen. Wenn ich nicht wüsste, dass es intelligente Möglichkeiten gibt, die viele dieser Probleme gar nicht erst entstehen lässt! Darüber habe ich schon öfters berichtet, aber hier noch einmal kurz und bündig:

Ansätze dazu existieren bereits und es war Toyota, die die ersten Hybrid-Fahrzeuge auf den Markt gebracht hat. Mittlerweile sind fast alle Marken dem gefolgt. Man spricht dann vom sogenannten Plug-in-Hybrid. Diese verfügen nicht nur über einen klassischen Benzin- oder Diesel-Motor, sondern auch über eine Batterie, allerdings mit wesentlich geringerer Kapazität.

Nun kommt meine Idee zur Geltung, die ich schon vor 12 Jahren mit der Leitung von Ford-Köln diskutierte. Während alle diese Plug-in-Hybride über einen normalen mechanischen Antrieb verfügen, mit Anlasser, Kupplung, automatischem Getriebe und Differenzial, habe ich vorgeschlagen, auf diesen mechanischen Teil völlig zu verzichten und auf reinen elektro-mobilen Antrieb umzustellen. Plug-in wird häufig als Parallel-Hybrid bezeichnet. Ich habe das serielle Hybrid empfohlen. Seriell heißt, dass ausschließlich ein Lademotor vorgesehen ist. In dieser Otto- oder Diesel-Technologie können die Deutschen noch glänzen. Natürlich bedarf es auch noch einer Batterie, aber die kann wesentlich kleiner sein als beim reinen Elektroauto. Für Fachleute: von 80 – 100 kWh Kapazität, reichen hier 15 bis 20 kWh – also nur 1/5 bis 1/7 - aus. Der große Vorteil, die eigentliche Innovation ist der Elektro-Motor. Der ermöglicht mit einer KI (Künstliche Intelligenz)-gesteuerten Software, völlig auf das automatische Getriebe zu verzichten und den Motor stets in der Drehzahl zu betreiben, in der er den besten Wirkungsgrad bringt. Die Energie zum Anfahren übernimmt die kleine Batterie, wenn gebremst werden muss, wird diese Energie wieder in der Batterie gespeichert, das nennt man rekuperieren. Das schont nicht nur die Bremsbeläge, sondern erweitert – wie beim reinen Elektroauto – auch die Reichweite.

Das war die reine Theorie, die lag allerdings auch auf der Hand. Ich ärgerte mich, dass damals nicht andere darauf gekommen sind. Ford ließ mich damals wissen, das sei viel zu teuer.

Dann hatte ich ein Engagement als Moderator der ersten Präsentation der BMW-Blue-Idee auf dem alten Messegelände an der Theresienwiese in München übernommen. Weil das Thema der Firma so wichtig war, befand sich an meiner Seite der damalige Ministerpräsident und spätere EU-Kommissar Edmund Stoiber.

Dadurch lernte ich auch den damaligen Pressechef der BMW-Group, Richard Gaul kennen. Ihm schilderte ich später meinen Vorschlag. Aber auch bei dem Fachmann erzeugte das keine Resonanz. Bevor ich endgültig resignierte, rief er mich vor einem Jahr an, um mich darauf aufmerksam zu machen, dass die gleiche Idee von einer österreichischen Automobil-Zuliefererfirma entwickelt worden sei, die er vertreten würde.

Diese Firma hatte nun tatsächlich alles, was ich nicht zu hoffen wagte, umgesetzt, und zwar nicht nur auf Papier, sondern real. Sie hatte bereits zwei Prototypen erstellt, die sie selbst im Sinne der seriellen Hybrid-Elektromobilität umgebaut hatten. Sie nannten das ‚HyperHybrid‘, ein Begriff, der hoffentlich

in der Automobilindustrie schule macht. Sie verwendeten einmal einen namenlosen Kleinwagen aus China und ein Mittelklasse Tesla-Modell. Damit demonstrierten sie, dass ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug wesentlich umweltfreundlicher und im Alltag brauchbarer als die reine Elektromobilisation. Beide Prototypen habe ich gefahren. Ich konnte sie in den gebirgigen und hügeligen Straßen und Autobahnen in den Voralpen ausprobieren und war begeistert. Ich fand keinen Unterschied zu reinen batteriebetriebenen Fahrzeugen. Kaum glaubhaft – aber belegt – ist der äußerst geringe Verbrauch an Treibstoff mit 1,5 bis 2,0 Liter auf 100 Kilometer. Mit seinem 30 Liter-Tank liegt die Reichweite bei 1.000 bis 1.500 Kilometern ohne Zwischenladen, mit Aufsuchen der Elektro-Tanksäulen oder Aufladen zu Hause natürlich noch viel weiter. Heizen und Kühlen kommt aus dem selbstentwickelten, vibrationsfreiem Ottomotor. Übrigens, der Motor ist schon vorbereitet, mit regenerativem Methanol betrieben zu werden, dann völlig CO2-neutral. Angetrieben wird durch 1 bis 2 Elektromotoren, die im Umkehrbetrieb auch die Bremsenergie rekuperieren.

Der größte Vorteil eines solchen Fahrzeugs muss nicht teurer werden als Herkömmliche mit Verbrennungsmotor, z. B der Kleinwagen für maximal 10.000 bis 15.000 Euro und die Mittelklasse für 20.000 bis 25.000 Euro. Also für jedermann erschwinglich und fast CO2-neutral.

Wenn Sie noch mehr Interesse haben, schauen Sie auf die Links, die mir die Firma Obrist aus Bregenz zur Verfügung gestellt habt. Die Firma produziert als Zulieferer diese HyperHybrid-Modelle nicht selbst, hofft aber, dass sich die Idee in der Automobilindustrie verbreitet. Die weltweiten Lizenzen stehen bereit.

Damit Sie, liebe Freunde, nicht glauben, ich sei ein Lobbyist dieser Firma, ich bekomme kein Honorar oder sonstige Nettigkeiten. Mich fasziniert ausschließlich diese fantastische Alternative.

Jean Pütz:

Folge 138 der Vernunft eine Chance.

Tesla und das Umweltproblem.

Hyper Hybrid, eine Alternative zum reinen Elektroauto.

das reine Elektroauto im Abseits.

Hier der Link zum Prinzip des HyperHybrid in erklärendem Trickfilm

https://www.youtube.com/watch?v=4BFuOA_2rCo&t=12s

Link einer Testfahrt mit in zum HyperHybrid umgerüsteten Tesla Modell 3

<https://www.youtube.com/watch?v=sGrPN3IzyNg&t=3s>

weitere Links folgen.