

Das Ende des E-Auto-Traums, äh, Albtraums

geschrieben von Chris Frey | 20. Mai 2023

Duggan Flanakin

Nachdem sich der amerikanische Traum in einen Albtraum verwandelt hat, unter anderem durch übermäßige Ausgaben, die zu den höchsten Zinssätzen des 21. Jahrhunderts geführt haben, ist es höchste Zeit zuzugeben, dass sich „auch der [Traum](#) vom Elektroauto in einen Albtraum verwandelt hat“, schreibt Melanie McDonagh im Telegraph.

McDonagh, die zugibt, dass sie nicht Auto fährt, weist auf viele Probleme hin, darunter die schrecklichen Auswirkungen, wenn ein schweres, leise fahrendes Elektrofahrzeug einen ahnungslosen Fußgänger oder Radfahrer trifft. Sie weist auch darauf hin, dass einige dieser „Fahrzeuge“ Daten über den Streckenverlauf und die Fahrgeschwindigkeit sammeln, die Regierungen (und Unternehmen) zur Fernüberwachung (und als Marketing-Gag) nutzen können. Ein weiteres Problem ist, dass die viel schwereren Elektrofahrzeuge Brücken zum Einsturz bringen und lange Umwege erzwingen könnten.

McDonagh hat jedoch kaum an der Oberfläche des Schlamassels gekratzt, den die Hipster-Kultur angerichtet hat, die glaubt, dass alles Heilige vor dem Gott der Kohlendioxid-Reduzierung geopfert werden muss. Es hat sich herausgestellt, dass die Herstellung von Elektrofahrzeugen trotz aller Subventionen bisher eine Fehlinvestition für die Autohersteller war.

Ford Motor Co. sagt, dass es in diesem Jahr 3 Milliarden Dollar mit dem Verkauf von Elektroautos [verlieren](#) wird, nach 900 Millionen Dollar im Jahr 2021 und 2,1 Milliarden Dollar im Jahr 2022, als das Unternehmen 96.000 Fahrzeuge verkaufte. Die Preissenkungen bei Ford und Tesla (und zweifellos auch bei anderen Unternehmen) sind nicht darauf zurückzuführen, dass die Fahrzeuge billiger zu produzieren sind, sondern darauf, dass die Nachfrage trotz der neuen Biden-Subventionen zurückgegangen ist. Wie Robert Bryce [hervorhebt](#), hat Ford im ersten Quartal dieses Jahres mit jedem verkauften Elektroauto 66.446 Dollar verloren.

Ein Grund für die enormen Verluste sind die [steigenden](#) Preise für Batterie-Rohstoffe, die sich in einem Anstieg des volumengewichteten Durchschnittspreises für Lithium-Ionen-Batteriepacks um 7 Prozent von 2021 bis 2022 widerspiegeln. Die Biden-Subventionen sollen diese Kosten ausgleichen, so wie auch der Biden-Plan „Build in America“ (zumindest in Michigan durch chinesische Unternehmen) keine Chance hat, Chinas enormen Vorsprung bei der Produktion von Elektroautos und Batterien zu

verringern.

Senator John Kennedy (R, LA) fragte kürzlich: „Wenn Elektroautos so toll sind, warum muss die Regierung die Leute dafür bezahlen, sie zu fahren?“

Ein neuer [Bericht](#) von J.D. Power weist auf eine Reihe von Gründen hin, warum die amerikanischen Verbraucher an Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor festhalten. Die größten Einwände gegen E-Fahrzeuge sind die hohen Preise und die fehlende öffentliche Ladeinfrastruktur. Aber auch die Reichweite der Fahrzeuge, die Ladezeiten und die Gefahr von Netzausfällen, die E-Fahrzeuge unbrauchbar machen, schrecken ab. Weitere Bedenken sind Brände, Stromstöße, die zu Unfällen führen, Anhängelast und Reichweite sowie das Verhalten bei schlechtem Wetter.

Sogar ein Drittel der Generation Z, die die meiste Zeit ihres Lebens mit Pro-EV-Propaganda bombardiert wurde, gibt zu, dass sie wahrscheinlich kein E-Auto kaufen wird.

Es ist offensichtlich, dass der EV-Boom, so wie er ist, fast ausschließlich durch hohe Subventionen und einen Marketing-Hype angetrieben wurde, der von Bürokraten und Politikern initiiert wurde, von denen die meisten keinen Hintergrund im Autoverkauf oder in der Dienstleistungsbranche haben. Ihre Vorgehensweise ist Bestechung und Gaunerei (Menschen durch Marktmanipulation zu unerwünschten Entscheidungen zwingen). Die Automobilhersteller fangen an, vor diesen Methoden zurückzuschrecken, und sei es nur, weil sie sehen, dass ihr Kundenstamm schrumpft, wenn die Menschen nicht mehr die Fahrzeuge kaufen können, die sie jahrzehntlang benutzt haben.

Ford und andere Unternehmen rühmen sich zwar mit der Anhängelast ihrer Elektroautos, aber der Beweis liegt im Detail, wie man sagt. MotorBiscuit hat letzten Monat berichtet, dass der Ford F-150 Lightning und der Rivian R1T auf eine Anhängelast von 10.000 Pfund aufgerüstet werden können – weit weniger als der F-150 mit Benzinmotor, aber mit einer durchschnittlichen Reichweite von nur 88 Meilen. Das reicht kaum für mehrere Schleppvorgänge an einem Tag oder für das Abschleppen eines Anhängers zu einem Campingplatz, der 100 oder mehr Meilen von zu Hause entfernt ist.

Stellen Sie sich vor, Sie packen Ihre Familie in den Lkw, spannen den Airstream an und fahren in die Berge, um ein Wochenende am See zu verbringen. Eine Ladestation zu finden, an der man den Wohnwagen nicht abkoppeln muss, um an die Steckdose zu gelangen, ist eine große Herausforderung, und das muss man auf einer 300-Meilen-Reise mehrmals tun. Bei einer maximalen Reichweite von 90 Meilen müssen Sie alle 60 oder 70 Meilen aufladen, was 30 Minuten oder mehr pro Aufladung dauert. So verliert man einen ganzen Tag für jede Strecke. Sehr praktisch.

Viel schlimmer sind jedoch die Risiken und Herausforderungen für Abschleppwagenfahrer, die mit einem Elektrofahrzeug unterwegs sind, das nicht mehr funktioniert. Die Fahrzeuge sind nicht nur schwer, sie stehen

auch fest und sind potenziell anfällig für spontane Brände, die mit normalen Feuerlöschern nicht gelöscht werden können. In einem [Bericht](#) des National Transportation Safety Board aus dem Jahr 2021 heißt es: „Die in einer beschädigten Hochspannungs-Lithium-Ionen-Batterie verbleibende Energie, die so genannte gestrandete Energie, birgt die Gefahr eines elektrischen Schlags und birgt das Potenzial eines thermischen Durchgehens, das zu einer Wiederezündung der Batterie und einem Brand führen kann.“

Natürlich berücksichtigen die Erbsenzähler mit ihren glorreichen Visionen für eine vollelektrische Zukunft (vollgestopft mit Stromausfällen, Preiserhöhungen und anderen Tricks, um die Mehrheit der Menschen ganz von der Straße fernzuhalten) KEINEN der wirklichen Gründe, warum Menschen Autos und Lastwagen fahren. Ihre einzige Überlegung scheint die imaginäre Verringerung der Kohlendioxidemissionen zu sein, die ihren Computermodellen zufolge nur durch Unannehmlichkeiten für „die kleinen Leute“ erreicht werden kann.

Sollten diese „kleinen Leute“ jedoch Politiker wählen, die die inflationären Subventionen und diktatorischen Vorschriften (einschließlich derer, die Gasgeräte verbieten, die Leistung von Geschirrspülern und Klimaanlage beeinträchtigen usw.) beenden, werden sich die Autohersteller, die stark in E-Fahrzeuge investiert haben, an die realen Marktbedingungen anpassen und ihre lang gehegten Technologien weiter verbessern.

In der heutigen Welt, die zunehmend von oben nach unten bestimmt wird, kann man „nicht einmal über die Probleme mit Elektroautos sprechen, ohne dass man angegriffen wird“, so McDonagh. Das beginnt sich bereits zu ändern, vor allem im freiheitsliebenden Amerika, das eine jahrhundertelange Liebesaffäre mit der offenen Straße hat.

In der Zwischenzeit lauert im Verborgenen eine Option, die sowohl das Kohlendioxid in der Atmosphäre reduzieren als auch ICE-Fahrzeuge auf der Straße halten könnte. Synthetische E-Treibstoffe auf Wasserstoffbasis mögen heute teuer sein, aber sie können ICE-Fahrzeuge heute und morgen antreiben, ohne eine Nation den Launen der wahnsinnigen chinesischen Führung zu opfern.

Autor: [Duggan Flanakin](#) is a Senior Policy Analyst with the Committee For A Constructive Tomorrow. A former Senior Fellow with the Texas Public Policy Foundation, Mr. Flanakin authored definitive works on the creation of the Texas Commission on Environmental Quality and on environmental education in Texas. A brief history of his multifaceted career appears in his book, „Infinite Galaxies: Poems from the Dugout.“

Link:

<https://www.cfact.org/2023/05/13/death-of-the-ev-dream-er-nightmare/>

Übersetzt von [Christian Freuer](#) für das EIKE

