

Die Zukunft bzgl. der Vorschriften zu Elektro-Fahrzeugen

geschrieben von Chris Frey | 13. August 2024

Duggan Flanakin

Nur wenige Monate nach seinem Amtsantritt erließ Präsident Joe Biden eine [Durchführungsverordnung](#), in der er das nationale Ziel festlegte, dass bis 2030 mindestens 50 % aller neu verkauften Pkw und Lkw emissionsfreie Fahrzeuge sein sollen. Im März 2024 [legte](#) die Biden-Regierung dann neue Auspuffvorschriften für Pkw und Lkw fest.

Merkwürdigerweise ist die EPA von ihrem ursprünglichen Plan [abgerückt](#), bis 2030 zwei Drittel aller verkauften Fahrzeuge elektrisch zu betreiben, obwohl die neue Regelung den US-Automarkt „entscheidend“ in Richtung Elektrofahrzeuge und Hybride lenken soll. Die Vorschrift begünstigt Plug-in-Hybride als Teil der Mischung.

Wenn überhaupt, dann ist Vizepräsidentin Kamala Harris (vielleicht wegen ihrer kalifornischen Wurzeln) noch eifriger als Präsident Biden bei der Revolution der Elektrofahrzeuge, obwohl die 42 Milliarden Dollar teure Schnellladeinitiative, für die sie verantwortlich ist, bisher nur neun Stationen hervorgebracht hat.

Unterdessen hatte die Europäische Kommission ein Jahr zuvor [zugestimmt](#), eine „Ausnahme“ von ihrem absolutistischen Elektrofahrzeug-Mandat zu machen, um den weiteren Verkauf von Fahrzeugen zu ermöglichen, die mit E-Kraftstoffen betrieben werden (Kraftstoffe, die aus aufgefangenen Kohlendioxid-Emissionen hergestellt werden).

Während der ehemalige Präsident Donald Trump versprochen hat, die Biden-Vorschriften zu beenden und wahrscheinlich darauf drängt, die neuen EPA-Abgasvorschriften zurückzunehmen (wie er es zuvor getan hatte), beweisen Autohersteller auf mehreren Kontinenten schnell, dass staatliche Vorschriften allzu oft die Technologie von gestern festschreiben.

Vielleicht inspiriert durch die harte Realität, dass die 125 Jahre alte [Technologie](#) der Elektrofahrzeuge (obwohl sie seit ihren Anfängen stark modernisiert wurde) auch heute noch nicht in der Lage ist, die drängenden Probleme zu lösen, entwerfen Automobilingenieure auf vier Kontinenten Fahrzeuge, die das batterieelektrische Fahrzeug bald zu einem Eckpunkt des 21. Jahrhunderts machen sollen.

Viele dieser neuen Motorenkonzepte werden keine Kohlendioxidemissionen erzeugen, andere jedoch schon. Keines dieser Fahrzeuge entspricht der EU-Definition, und alle scheinen nicht in die Pläne der Biden-Regierung zu passen, die ausschließlich auf batterieelektrische Fahrzeuge ausgerichtet sind.

In dem Bemühen, die Biden- Vorschriften zu retten, [verkündete](#) das Energieministerium erst letzten Monat neue potenzielle Zuschüsse in Höhe von 1,7 Mrd. Dollar, die hauptsächlich an General Motors und Stellantis gehen, um bestehende Werke in acht Staaten umzurüsten und Elektrofahrzeuge und Komponenten herzustellen. Das Programm würde erst nach den Wahlen im November abgeschlossen werden.

Doch nur wenige Tage später [kündigte](#) General Motors CEO Mary Barra an, dass GM Investitionen in Elektrofahrzeuge zurückstellt, um sicherzustellen, dass „das Unternehmen der Nachfrage nicht vorauseilt“. Das Unternehmen [verschiebt](#) außerdem ein zweites Werk für Elektro-Lkw in den USA und das erste Buick-Elektrofahrzeug. Es ist nun sicher, dass GM sein zuvor angekündigtes Ziel von 1 Million in Nordamerika produzierter Elektrofahrzeuge bis 2025 nicht erreichen wird.

Ford, das mit seinen Elektrofahrzeugen enorme Verluste eingefahren hat (fast 50.000 Dollar pro verkauftem Exemplar), hat gerade [angekündigt](#), dass es 3 Milliarden Dollar ausgeben wird, um die Produktionskapazitäten in seinem Werk im kanadischen Oakville für seine sehr profitablen benzinbetriebenen schweren Pickup-Lkw der F-Serie zu erweitern. Zuvor hatte Ford den Bau einer Fabrik für Elektrofahrzeuge im Wert von 12 Mrd. USD, einschließlich einer geplanten Batteriefabrik in Kentucky, unter Hinweis auf die Unzufriedenheit der Verbraucher verschoben.

In der Zwischenzeit hat Stellantis, der größte Autohersteller der Welt, gerade [angekündigt](#), dass er 6 Milliarden Dollar in den südamerikanischen Markt investiert, um eine Generation von Motoren zu bauen, die entweder mit Benzin oder brasilianischem Ethanol betrieben werden können. Die Flex-Fuel-Verbrennungsmotoren werden in der Lage sein, nach Belieben zwischen den Kraftstoffen zu wechseln. Sie können auch mit der Plug-in-Hybridtechnologie kombiniert werden, wodurch eine einzigartige Kombination aus der Flexibilität des Verbrennungsmotors, eines Elektromotors und einer Batterie entsteht.

Die neue „Bio-Hybrid“-Familie umfasst einen Basis-Bio-Hybrid, der einen Verbrennungsmotor (Benzinmotor) mit einem Elektroantrieb kombiniert, einen Bio-Hybrid eDCT, der einen Bio-Hybrid-Antriebsstrang mit einer elektrischen Doppelkupplung (EDC) hat, und einen Bio-Hybrid Plug-in, ein Zubehörteil, das zum Aufladen in das Auto gesteckt wird.

Das in Wisconsin ansässige Unternehmen Kohler Engines stellte vor einem Jahr seinen kohlenstofffreien KDH-Wasserstoff-Verbrennungsmotor vor, der mit von Kohler entwickeltem und bezogenem Wasserstoff betrieben werden kann. Der Motor ersetzt das Dieseleinspritzsystem eines Dieselmotors durch ein G.I.D.E.-System für die Wasserstoffversorgung. Der Schritt von Kohler in Richtung Wasserstoff ist nur einer von vielen.

Auch BMW hat beschlossen, von Elektrofahrzeugen auf die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie [umzusteigen](#). Triton EV hat seinen eigenen neuen Wasserstoff-Verbrennungsmotor auf den Markt gebracht, eine

Innovation, die ihren Ursprung in Indien hat. Toyota, Hyundai und andere Unternehmen bauen ebenfalls mit Wasserstoff betriebene Verbrennungsmotoren. In der Zwischenzeit hat Volkswagen [angekündigt](#), weitere 1000 Arbeitsplätze in seinem Elektrofahrzeugwerk in Zwickau zu streichen.

An einer anderen Front [kündigte](#) Mazda vor kurzem die Wiederherstellung seiner „RE Development Group“ an, die sich auf die Konstruktion und Entwicklung seines Markenzeichens konzentriert, des Wankelmotors. Laut Mazda ermöglicht das Design des Motors die Verbindung des Kreiskolbenmotors mit einem Lithium-Ionen-Akkupack. Das Unternehmen ist überzeugt, dass sein leichter Motor, der mit kohlenstoffneutralen Kraftstoffen betrieben werden kann, eine bessere Lösung darstellt als Wasserstoff-Brennstoffzellen oder reine Elektrofahrzeuge.

Und erst vor wenigen Tagen berichtete EcoNews über einen von Toyota entwickelten Wasserstoffmotor, der ohne Kraftstoffleitungen und -pumpen auskommt und in Bezug auf die Temperatur sehr vielseitig ist, d. h. er kann in verschiedenen Klimazonen und auf unterschiedlichem Terrain gleichermaßen betrieben werden und verfügt über ein hochwertiges Kühlsystem. Die Toyota-Brennstoffzelle ist in der Lage, Strom zu erzeugen, ohne Wärme abzugeben.

Die neuen Toyota-Nachrichten erinnern an einen Kommentar von Gill Pratt, dem Chefwissenschaftler des Unternehmens, aus dem Jahr 2021. „Unterschiedliche Menschen leben unter unterschiedlichen Umständen und unterschiedlichen Bedürfnissen.“ Das ist etwas, das Biden und die EU in ihrem subventionierten Kreuzzug, die ganze Welt in eine batterieelektrische Zukunft zu zwingen, die nach wirtschaftlichen und physikalischen Gesichtspunkten nicht zu erreichen ist, offenbar vergessen haben.

Das bedeutet, dass, selbst wenn Kamala Harris im November gewählt wird, die Vorschriften für Elektrofahrzeuge tot sein könnten, getötet durch Innovation.

This article originally appeared at [Real Clear Energy](#)

Link: <https://www.cfact.org/2024/08/03/the-future-of-the-ev-mandate/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE