

19.01.2019

Mit 1000 PS die Welt retten.

Allmählich wird es albern. Wie lange wollen uns die Autozeitschriften noch auf die Nerven gehen mit ihrem ewigen Gesülze über Elektromobile. Der neueste Trend sind Fahrzeuge mit Leistungen jenseits von Gut und Böse. Die Blättchen versuchen allen Ernstes, uns diese Auswüchse pervertierten Denkens als umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität zu verkaufen. Und so die Bereitschaft der Meinungsbildner und Stammtischstrategen für die Elektromobilität zu fördern. Sehen wir uns ein paar Sahnestückchen dieser „klimaschonenden“ Elektrogeräte an.

Porsche Taycan

Den Reigen der Sportwägen eröffnen wir mit Porsche. [Taycan](#) heißt das elektrifizierte „Wunderwerk“ aus Zuffenhausen. Es soll 2020 als Tesla-Killer auf den Markt kommen. Zwar reicht er nicht ganz an die 1.000 PS heran, aber keine Angst, liebe Porsche Freunde, eine Weiterentwicklung mit deutlich mehr Leistung befindet sich schon in der Pipeline. Der Porsche Taycan eignet sich wunderbar als Einstieg in die Welt der elektrischen Monstrositäten, weil bei ihm auch eine gewisse Alltagstauglichkeit gegeben sein soll, ähnlich einem Panamera. Vier Türen, vier Sitze, zwei Kofferräume, Allradantrieb, leicht erhöhte Sitzposition – ein ideales Allroundfahrzeug für Herrn und Frau Jedermann.



	Leistung	100 km/h in	Vmax.	Gewicht	Akku.	Preis
Porsche Taycan	600 PS	3,5 s	240 km/h	2.200 kg	90 kWh	145 T€

Ladezeit bis 80 Prozent in 15 Minuten, wenn die Ladestation es hergibt. Schließlich braucht man dazu einen Ladestrom von ca. 800 kW. Die stehen nicht an jeder Ecke zur Verfügung, in jeder Garage schon gleich gar nicht. Deshalb lässt Porsche 400 Ladestationen mit einer Leistung von 350 kW errichten. Wer die wohl finanziert? Wahrscheinlich dieselben Leute, die auch die für Elektromobile reservierten Parkplätze in den Innenstädten bezahlen. Wir Steuerzahler. Da sage noch jemand, wir tun nichts für die Energiewende. Zumindest wird dabei deutlich, an welcher Ecke unserer Zweiklassengesellschaft wir stehen, wenn diese umweltschonenden Ökomobile dort parken und Strom zapfen, während wir Normalos mit unseren Billigmobilen unverrichteter Dinge weiter unsere Parksuchrunden drehen. Für die Umwelt muss man halt Opfer bringen.

Thema Umwelt: Laut Porsche-eigener Aussage „verdoppelt bei einer angenommenen Jahresfahrleistung von 17.000 Kilometern ein Taycan den Stromverbrauch eines Drei-Personen-

Haushaltes“. Das entspräche einem Verbrauch von etwa 25 kWh auf 100 Kilometer. Beim heutigen Strommix entsteht dabei ein CO₂ von 14 kg/100 km. Diese Werte sind natürlich reine Spekulation, denn erfahrungsgemäß muss man in der Praxis mit erheblichen Zuschlägen für Heizung, Winterbetrieb, ineffiziente Ladevorgänge und Alterung der elektrischen Komponenten rechnen. Vom CO₂-Ausstoß eines Panamera ist man dann nicht mehr allzu weit entfernt.

Im umweltbewussten Norwegen haben bereits 3.000 Kunden die Anzahlung von 2.500 Euro geleistet. Toll! Auf nach Norwegen, dem Umweltparadies.

Audi e-tron GT



	Leistung	100 km/h in	Vmax.	Gewicht	Akku.	Preis
Audi e-tron GT	590 PS	3,5 s	240 km/h	2490 kg	90 kWh	?

Der [Audi e-tron GT](#) basiert auf der gleichen Plattform wie der Porsche Taycan, deshalb auch die beinahe identischen Daten. Audi ist besonders stolz auf den Allradantrieb, dabei ergibt sich dieser bei der Aufteilung der Leistung auf zwei Motoren automatisch. Dieses Leistungssplitting ist auch aus anderen Gründen sinnvoll. Es ergibt eine ausgewogenere Gewichtsverteilung, was das Fahrverhalten verbessert. Der wichtigste Grund ist aber die Beschleunigung aus dem Stand. Mit Heckantrieb allein verschenkt man „wertvolle“ Zehntelsekunden, die dann in den relevanten Tabellen fehlen. Den Allradantrieb hat natürlich auch der Taycan.

Audi wirbt für den e-tron GT in der Sandwüste. Vermutlich, um zu zeigen, dass das Fahrzeug jeder Anforderung gewachsen ist. Das macht auch Sinn, denn die Wüstensöhne gehören zur Klientel Nr. 1, was infantile und pubertäre Fortbewegungsmittel anbetrifft. Woher werden sie wohl den Strom nehmen, wenn das Öl zur Neige geht?

Pininfarina Battista

Im August wurde das Konzept im privaten Rahmen auf einem Schönheitswettbewerb für klassische Autos im kalifornischen Pebble Beach vorgestellt. Maximal 150 Stück will man davon produzieren. Reservierungen für das Millionen-Auto gibt es bereits - von Biotech-Investoren, IT-Unternehmern aus dem Silicon Valley und Autosammlern. Die Interessenten bestehen angeblich aus zwei Gruppen: "Die Hälfte unserer Kunden hat bereits ein von uns designtes Auto, die andere Hälfte hat bereits ein Elektroauto".

Es gibt genug Menschen auf der Welt, die mit ihren Milliarden nichts Sinnvolles anfangen können. Für die ist ein umweltfreundliches, nachhaltiges Produkt wie der Battista wie geschaffen.



	Leistung	100 km/h in	Vmax.	Gewicht	Akku.	Preis
Pininfarina Battista	1.900 PS	< 2 s	400 km/h	2.000 kg	120 kWh	~ 2 Mio.€

Rimac Concept 2

Der Concept 2 von Rimac verwendet die gleichen elektrischen Komponenten wie der Battista. Kein Wunder, denn Rimac ist der Entwickler dieser Komponenten. Sie kommen in der neuesten Rimac-Kreation, dem Concept 2 zum Einsatz.



	Leistung	100 km/h in	Vmax.	Gewicht	Akku.	Preis
Rimac Concept 2	1.900 PS	< 2 s	400 km/h	2.000 kg	120 kWh	~ 2 Mio.€

Rivian R1T



	Leistung	100 km/h in	Vmax.	Gewicht	Akku.	Preis
Rivian R1T Pickup	764 PS	3 s	200 km/h	> 3 t	180 kWh	~ 100.000 \$

Nicht nur Supersportwagen legen sich ein grünes Image zu. Auch Hersteller von SUVs und Pickups kümmern sich um die Umwelt, koste es was es wolle. Bestes Beispiel ist der Rivian R1T, das Produkt eines amerikanischen Startups. Mit seiner Gesamtlänge von 5,5 Metern passt er perfekt in die heutige Zeit. Tesla kann sich mit seinem Model X warm anziehen.

Bentley EXP 12 Speed 6e



„The EXP 12 Speed 6e is about much more than a car.“ Das behauptet das Bentley Marketing in für Briten typischer Selbstüberschätzung. Aber was ist es dann? Ein Senkrechtstarter bestimmt nicht, bei einem Gewicht von drei Tonnen.

Alle Jahre wieder ...

kommt der Durchbruch für die Elektromobilität.



Hoppla! Das ist nicht die Tiefgarage.

Man fühlt sich an Sylvester erinnert. „Same procedure as last year, Miss Sophie?“ Mit schöner Regelmäßigkeit erfolgt „every year“ der Durchbruch für die Elektromobilität - so wie schon in den Jahren zuvor – diesmal ganz bestimmt. Vermutlich benutzen die Journalisten die Textbausteine von

früher. Sehr praktisch. Das Einzige, was bisher durchgebrochen ist, neben diversen Blinddärmen, sind die Straßen. Kein Wunder bei den heutigen Fahrzeuggewichten. Die Batterietransporter legen noch etliche hundert Kilo obendrauf. Müssen wir in Zukunft den Straßenunterbau für Elektromobile auslegen? Bezahlen wir doch gerne, wenn's dem Klima nützt.

Ladestation Eigenheim

Hat ihr Nachbar ein E-Mobil mit hoher Leistung und einer Schnellademöglichkeit? Dann Obacht! Das Stromnetz könnte verdächtig in die Knie gehen, wenn dieser seinen Stromfresser ans Netz hängt. 22 Kilowatt, entsprechend 15 Wasserkochern, fließen, wenn's schnell gehen muss. Und das muss es bei dieser Spezies auf der gesellschaftlichen Überholspur ganz bestimmt. Wenn mehrere Häuser im Viertel über einen Schnellladeanschluss verfügen, kann es schon passieren, dass das Stromnetz zusammenbricht, wenn man es nicht vorher aufrüstet. „Wenn die Elektromobilität richtig Fahrt aufnimmt, kommen wir nicht umhin, zahlreiche Ortsnetze auszubauen“, sagt der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der deutschen Energie- und Wasserwirtschaft. Ein solcher Netzausbau kostet jedoch viele Milliarden Euro. Wer das bezahlt? Genau 1-mal dürfen Sie raten.

Falsche Prioritäten

Zeitungen und Internet sind voll von diesen Superfahrzeugen mit Phantasiewerten und –Preisen. Die wirklich guten Elektrokreationen behandeln die Medien ausgesprochen stiefmütterlich. Obwohl, so viele sind es ja nicht, denen man das Prädikat „gelungen“ verleihen kann. Wirklich herausragend ist nur eines, das [e.Go Life](#), das Produkt eines Start-Ups der Uni Aachen. Führender Kopf hinter diesem Projekt ist wieder einmal Prof. Günther Schuh, der schon mit Hilfe von Studenten und Zulieferfirmen den genialen City-Transporter Street-Scooter entwickelte – an der gesamten deutschen Autoindustrie vorbei. Ein voller Erfolg, der sich hoffentlich beim e.Go Life wiederholt. Die Daten sprechen für sich, besonders der sensationell niedrige Preis von 15.900 Euro für die stärkste Variante.



	Leistung	50 km/h in	Vmax.	Gewicht	Akku.	Preis
e.Go Life	40/80 PS	3,4 s	152 km/h	950 kg	24 kWh	15.900 €

Ganze zwei Seiten widmet **ams** in Heft 25/2018 dem wendigen City-Flitzer, noch dazu mit einer negativ gefärbten Überschrift: „Keiner für alles.“ Ganz im Gegensatz zum Porsche Taycan, den sie inzwischen auf vermutlich 20 Seiten hymnisch verehrten. Und in jedem Heft dominiert er die Schlagzeilen, zusammen mit dem Audi e-Tron GT. Von den Verbrauchswundern Ford Mustang (5 Seiten) und Lamborghini Urus (7 Seiten) nicht zu reden. Aber man darf nicht vergessen, wer die Zeitungen über die Anzeigen sponsert. Die e.Go Mobile AG ganz bestimmt nicht. Vermutlich lässt sich der VW Konzern die Nicht-Berichterstattung einiges kosten. Schließlich ist das Auto eine einzige Blamage für die deutschen Hersteller.

Apropos keiner für alles. Everybody's Darling will das Fahrzeug ganz und gar nicht sein. Es beschränkt sich auf das Wesentliche in Reichweite, Fahrleistungen und Transportkapazität. Typisch, dass frische Ideen von einer Uni kommen. In den etablierten Firmen haben die Marketingleute das Kommando übernommen, und das heißt, keine Experimente.

Im Jahre 2011 konstruierten Studenten der der TU-München ebenfalls ein Fahrzeug mit ganz ähnlichem Zuschnitt, genannt MUTE.



Schade, dass kein deutscher Hersteller die Steilvorlage nutzte, auch nicht BMW, die Firma vor der Haustüre. Die schwelgten stattdessen mit i8 und i3 lieber in High Tech, mit den bekannten Folgen.

Vmax - ein kurzes Vergnügen

Entweder sie regeln ab – oder sie werden abgeregelt. Im Klartext: Manche begrenzen von vorneherein die Höchstgeschwindigkeit, z.B. Audi und Porsche. Oder sie regeln die Höchstgeschwindigkeit nach Erreichen in kürzester Zeit wieder runter. Audi begrenzt angeblich zugunsten der Reichweite. Das ist nur teilweise richtig. In Wirklichkeit würden bei längeren Vollgasphasen die Halbleiter durchschmoren oder die Li-Ion-Zellen in Brand geraten. Das gilt auch für die Fahrzeuge ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Spätestens nach wenigen Sekunden fährt die Leistung runter, und das war's mit Vmax. Dasselbe Spielchen passiert bei mehreren Beschleunigungsorgien hintereinander. Die Kiste wird von Mal zu Mal lahmer. Die Stunde der

Wahrheit für diese übermotorisierten Superkisten schlägt sowieso auf dem Nürburgring. Wann setzt die Leistungsregelung ein? Nach einer halben Runde oder schon früher? Man darf gespannt sein.

Hat denn die unregelte Vmax gar keinen Einfluss auf die Reichweite? Doch hat sie, und zwar ganz beträchtlich. Nehmen wir an, der Porsche Taycan würde seine 600 PS bzw. 450 kW unregelt aus der Batterie saugen lassen. Dann wäre sie nach 12 Minuten leer. Bei einer geschätzten Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h käme er damit etwa 60 Kilometer weit.

Kein Kühler?

Fast sieht es so aus, als hätten Elektrofahrzeuge keinen Kühler?



BMW i3



Mercedes-Benz SLS AMG E-CELL

Doch, haben sie, aber einen recht bescheidenen. Ein Kühler wie bei den Verbrennern ist nicht sinnvoll wegen des guten Wirkungsgrades des Elektroantriebs. Ein aufwändiges Kühlsystem würde nur Bauraum und Gewicht kosten. Die Kühlung der Elektromobile spielt sich woanders ab.

Hier nämlich ↴



Um elektrische Energie zu erzeugen braucht es eine Menge Kühltürme. Das sagt einiges aus über die Effizienz der heutigen Stromerzeugung. Leider ist Abschalten auch keine Option, denn die sog. Erneuerbaren Energien machen alles nur noch schlimmer.

Sinn oder Unsinn?

Warum glauben so viele Menschen an die Segnungen der Elektromobilität und der Erneuerbaren Energien? Weil sie daran glauben wollen. Weil sie nicht wahrhaben wollen, dass es für einen wirksamen Klimaschutz längst zu spät ist. Sie klammern sich an diese Strohhalm um hinterher sagen zu können, **wir** haben alles versucht. Aber die Industrie ...! Aber die Politik ...! Irgendjemand muss einfach schuld sein, wenn es schief geht. Der Glaube versetzt bekanntlich Berge und die Hoffnung stirbt zuletzt. Glaube und Hoffnung – beide beruhen auf einem Mangel an Information.

Mundus vult decipi.

Jacob Jacobson