Der Wechsel zum Tesla-Batterie-Auto ist die Ente des Jahres

geschrieben von Alberto Zaragoza Comendador | 26. Dezember 2013

Bild rechts: Tesla Model S Prototyp auf der Frankfurter Automesse 2009 (Photo credit: Wikipedia)

Der fundamentale Grund für diesen Beitrag ist, der Welt zu sagen, welchen Betrug der Tesla darstellt. Es hat dazu geführt, dass das Unternehmen betrügerische Kohlenstoff-Zertifikate im Wert von zehner-Millionen Dollar erhalten hat, und wenn sich nichts weiter tut, wird die Abrechnung in die Hunderte Millionen gehen. Es geht hier nicht darum, den Leuten etwas über die Anreize für EVs zu erzählen, sondern über die *illegalen* Anreize, die einem speziellen Unternehmen zugeschustert werden. Darüber habe ich bereits viel in meinem ersten Beitrag geschrieben, aber hier führe ich die eigenen Quellen Kaliforniens an.

Man klicke hier und gehe zu Seite 13. Dort wird gezeigt, wie viele Zertifikate ein Null-Emissionen-Fahrzeug (ZEV) erhält. Die ZEVs werden in sieben Kategorien eingeteilt:

Typ 0: weniger als 50 Meilen, 1 Zertifikat

Typ I: 50 bis 57 Meilen, 2 Zertifikate

Typ I,5: 75 bis 100 Meilen, 2,5 Zertifikate

Typ II: 100 bis 200 Meilen, 3 Zertifikate

Typ III: 200+ Meilen, 4 Zertifikate (auch: 100+ Meilen mit schnellem Wiederaufladen)

Typ IV: 200+ Meilen mit schnellem Wiederaufladen, 5 Zertifikate

Typ V: 300+ Meilen mit schnellem Wiederaufladen, 7 Zertifikate

Dieses System wird vom California Air Resources Board CARB betreut. Und „schnelles Wiederaufladen" bedeutet das Aufladen bis 95% der Kapazität innerhalb von 10 Minuten (Typ III) oder 15 Minuten (Typen IV und V). Das ist für Batterien unmöglich, so dass es nur mit Wasserstoff funktionieren kann. Tatsächlich wird man Klagen hören, dass die Vorschriften Wasserstoff gegenüber Batterien bevorzugen. Nun, man sage das Kalifornien.

Das Modell S ist eindeutig ein Fahrzeug des Typs III: es fährt zwischen 200 und 300 Meilen, aber selbst beim schnellsten Wiederaufladen braucht es etwa 1 Stunde, um die Batteriekapazität auf 95% zu bringen. Tesla selbst gibt 75 Minuten für das Aufladen bis 100% vor. Das Unternehmen

bekommt also 4 Zertifikate pro Auto … oder sollte es zumindest. Schauen wir zurück auf das Jahr 2012.

Am 15. Juni wurde die 85 KWh-Version (hier S3 genannt) als ein Typ 3-Fahrzeug betrachtet. Aber bis Oktober 2012 wurde es zu einem Typ V-Fahrzeug. Die Höherbewertung erfolgte irgendwann zwischen diesen beiden Terminen. Vermutlich ist die 60 KWh-Version ebenfalls in diesem Zeitraum höherbewertet worden. Hier findet sich eine Bestätigung vom 20. Dezember, dass beide Versionen höherbewertet worden waren, und es wird gezeigt, wie aus dem 60 KWh-Modell Typ III ein Fahrzeug Typ V geworden ist. Und hier findet sich eine erneute Bestätigung praktisch gleichen Inhalts, aber jetzt einschließlich der 40 KWh-Version. (CARB scheint nicht sehr gut organisiert zu sein).

In jedem Falle stieg die Produktion des Modells S im letzten Viertel des Jahres 2012, so dass deren große Mehrheit unter die neue Klassifikation fiel. Die wirkliche Frage lautet also: Warum die Höherbewertung?

Wegen des Wechsels auf Batterie-Betrieb. Falls man die Batterien des Autos innerhalb von 90 Sekunden wechseln kann, wird das durch das CARB festgelegte 15-Minuten-Erfordernis total ins Abseits geschoben. Man beachte, dass – selbst in diesem Fall – die 85 KWh-Version nach wie vor nicht die vorgeschriebene Reichweite hat, um ein Fahrzeug des Typs V zu sein, wie von der EPA bei 265 Meilen eingestuft worden ist. Also würde es bei 5 Zertifikaten stehen bleiben. Es scheint, als ob das CARB seine eigenen Regeln etwas verbogen hätte, oder vielleicht kamen sie zu dem Ergebnis, dass eine superbe Wiederauflade-Zeit ein Defizit der Reichweite „ausgleicht“. In jedem Falle ist das kein Grund für Alarm.

Was aber *wirklich* ein Grund für Alarm ist: das CARB gab Tesla Extra-Zertifikate schon bevor irgendein Wechsel auf Batteriebetrieb vorgenommen worden war. Tatsächlich geschah das neun Monate, bevor die neuen Eigenschaften öffentlich gezeigt worden sind (Juni 2013). Ich habe dem CARB einmal und Tesla zweimal geschrieben, um mehr über diese Angelegenheit zu erfahren. Hat Tesla dem CARB den Batteriebetrieb vorgeführt? Falls ja, wann und wo? Hat Tesla sein eigenes Auto eingebracht, oder war das das Auto des CARB zu Testzwecken? Haben CARB-Funktionäre das Auto untersucht und sind damit gefahren vor und nach dem Wechsel?

Bislang haben sie nicht geantwortet.

Im Mai wurde der Wechsel zu Batteriebetrieb zu einem Problem: das CARB hat öffentlich darüber nachgedacht, das Fahrzeug aus der Kategorie ‚schnell wiederaufladbar‘ herauszunehmen. Vielleicht haben sich andere Autohersteller bei der CARB beschwert, dass Tesla Zertifikate für etwas bekommen hatte, das niemand gebrauchen konnte. In jedem Falle hat die Agentur eine Entscheidung auf Oktober vertagt.

Im Juni hat Tesla nach wochenlangen Aufforderungen den 90 Sekunden langen, vollautomatischen Batteriewechsel der Öffentlichkeit präsentiert

(hier). Es war deren größtes Ereignis in diesem Jahr. Oder zumindest kann ich mich nicht an eine andere Veranstaltung von Tesla mit einem derartigen Medienrummel erinnern.

Und dreimal darf man raten: Das Unternehmen zeigte seine eigenen Autos und ließ niemanden in deren Nähe. Das offizielle Video zeigt nicht einmal, was unter dem Auto los war.

Im August bezeichneten Tesla-Foristen das Ganze offen als einen Trick (hier). Einige Besitzer des Typs S haben bereits ihre Garantien für die Batterien in Anspruch genommen, und der Batteriewechsel dauert drei bis vier *Stunden* nebst einigen Handwerkern. Die Automatisierung ist unmöglich, geschweige denn in 90 Sekunden zu schaffen. Irgendwie ist dies vom Internet nicht bemerkt worden.

Das Unternehmen selbst hat viele Monate lang keine Erklärung über das Thema Austausch abgegeben (hier). Und schaut man auf ihre *SEC filings* [?], gibt es genau eine Referenz zu diesem Thema.

…unsere Fähigkeit, die Batterien des Modells S rasch auszutauschen und die Entwicklung öffentlicher Einrichtungen, um diesen Wechsel durchzuführen, die gegenwärtig nicht existieren…

Ich werde keinen Link angeben, weil *genau dieser gleiche Satz* seit einigen Jahren in jeder Gewinn- und Verlustrechnung auftauchte. Es gab keine Schätzungen, wie viel diese Wechselstationen kosten würden, oder wenn welche öffnen, oder welches Gebiet sie abdecken könnten oder irgendeine bedeutsame Information. Zu dieser Zeit stand sie nur als Chimäre im Raum. Tesla hatte niemals die Absicht, „spezielle öffentliche Einrichtungen zu errichten, um diesen Austausch durchzuführen“.

Der Oktober kam, das CARB tagte, und das gleiche Thema tauchte auf (hier): Kann ein Batterien-Austausch als schnelle Wiederaufladung durchgehen?

Einige batteriebetriebene Autos haben durch den Batterie-Austausch die Definition ‚schnell wiederaufladbar‘ erfüllt. Allerdings wurde nicht öffentlich gezeigt, dass das Austauschen von Batterien bei den Fahrzeugen funktioniert hat, die Zertifikate erhalten haben. Obwohl die Mitarbeiter das Potential eines Batterieaustausches erkennen, um dem Fahrzeug am Markt zu helfen, hängt der Verdienst anderer Fahrzeuge der Typen IV und V ZEV an Zertifikaten von der schnellen Wiederaufladung für den Betrieb dieser Fahrzeuge ab. Die Mitarbeiter schlagen vor, den Batterieaustausch aus der Qualifikation der Kategorie rasch wiederaufladbar zu entfernen, und zwar mit Beginn des Modelljahres 2015.

Übersetzung: Wir wissen, dass Tesla ein Betrüger ist, aber wir wollen nicht, dass das Unternehmen pleite macht, darum lassen wir es noch einige weitere Jahre zu, dass es die Kuh des Batterie-Austausches melkt.

Wie der Zufall so will, werden ab dem Jahr 2018 alle Zertifikate nur

aufgrund der Reichweite gewährt, nicht aufgrund der Zeit zum Wiederaufladen (siehe Seite 66). Dies bedeutet, dass Tesla künftig keine Zusatzzertifikate für den Batterieaustausch erhalten wird. Falls also das CARB 2015 wirklich aktiv wird, kann Tesla diese Gesetzeslücke noch zwei oder drei Jahre lang nutzen, im Höchstfalle fünf Jahre. Vielleicht kann der Betrug vor der 200-Millionen-Dollar-Marke gestoppt werden. Puh! Es ist gut zu sehen, dass diese Regulatoren ihre Arbeit machen.

Tesla hat von Verkäufen der 85 KWh-Version berichtet, von 70% bis 90% von Allem. Man erinnere sich, diese Version wurde von vier auf sieben ZEV höherbewertet, und die andere Version von vier auf fünf. Wenn das wirklich so ist, dann verdienen sie 35% bis 40% aller ZEV-Zertifikate in Kalifornien nur wegen des Batterieaustausches. Nur Tesla weiß, was es aus diesen Zertifikaten gemacht hat, aber während der letzten vier Quartale betrug ihr ZEV-Umsatz 170 Millionen Dollar. Rechnen Sie selbst!

Und darin sind noch nicht die Zahlen des gegenwärtigen Quartals enthalten. Oder Zertifikate, die sie erhalten haben, haben sie bis jetzt nicht verkauft. Falls Sie mal in dem von mir gerade verlinkten Dokument schauen wollen, aber auf Seite 68, werden Sie sehen, dass alle Zertifikate straflos angehäuft werden können. Vermutlich kann sich dies erst ab 2018 ändern, wenn das ZEV-Programm neu aufgelegt wird.

Hier kann man die Transfers von ZEV-Zertifikaten unter den Autofabrikanten sehen. Es scheint, dass Tesla von Oktober 2012 bis September 2013 1311,52 „Zertifikate“ verkauft hat. Das ist genau der Zeitraum, der uns interessiert, und sie haben immer noch 276,080 übrig. Aber dies ist eine unterschiedliche Bewertung der Zertifikate (Gramm pro Meile organischer Gase ohne Methan, und ich verstehe es auch nicht). Um die ZEV-Zahl zu erreichen, muss man sie teilen durch die Anzahl, die am Ende der Website steht, in diesem Zeitraum also 0,035. Also hat Tesla 37472 Zertifikate verkauft, und es hat immer noch 7888 in der Hinterhand. Dies zeigt, dass es während des Zeitraumes insgesamt 45360 Zertifikate erworben hat. Also hat es 82% davon verkauft und den Rest behalten.

Anmerkung: Dies ist kein Audit. Da ist sicher irgendetwas, das mir fehlt – Zertifikatehandel zwischen den Staaten, ausgeführt in früheren Perioden, usw. Also ist dies nur eine Approximation. Ich habe den Verdacht, dass seine Zertifikate-Anhäufung in Kalifornien größer war (es hat 40 bis 50% seiner Autoverkäufe ausgemacht), aber es hat diese Zertifikate in andere Staaten verschoben. Auch: Die Zahl der ZEV-Zertifikate, die durch andere Elektroautos „erzeugt“ worden sind, kann nicht zuverlässig berechnet werden, weil die großen Autohersteller eine Menge Niedrig-Emissions-Autos verkaufen, womit man ebenfalls ZEV-Zertifikate erzeugen kann.

Immer noch schauen wir auf 150 Millionen Dollar durch den Verkauf von kalifornischen Zertifikaten während dieses Zeitraumes, wobei 60 Millionen Dollar davon mit dem Batterieaustausch korrespondieren.

Einschließlich der Zertifikate, die sie noch nicht verkauft haben, belaufen sich die entsprechenden zahlen auf 30 und 12 Millionen Dollar.

Unter dem Strich: Die ZEV-Zertifikate sind ein Schlüsselelement des „Umsatzes“ von Tesla. In Wirklichkeit also reiner Profit. Und das wird in absehbarer Zukunft auch so bleiben.

Und das hat ernste Implikationen für das gesamte ZEV-Programm. Tesla „erzeugte“ etwa 45000 ZEV-Zertifikate in dem Staat von Oktober 2012 bis September 2013 (für das Kalenderjahr 2013 wäre die Zahl höher). Von dieser Anzahl waren etwa 18000 (40%) betrügerisch. Das einzige andere, in halbwegs vernünftigen Mengen verkaufte Elektroauto war der Nissan Leaf, aber es gibt nur drei Zertifikate pro Auto, und das System als Ganzes erzeugte möglicherweise weniger als 60000 Zertifikate.

Wenn also 40% der Zertifikate, die Tesla erhält, betrügerisch sind, dann gilt das für 30% des *gesamten* kalifornischen Marktes. Tatsächlich sind es sogar über 20% des gesamten US-Marktes. Und es gilt unter der Annahme, dass das übrige System sauber ist.

Kurz gesagt, die ZEV-Vorschrift ist ein Witz!

Hier stehen wir also jetzt, 15 Monate, nachdem Tesla damit begonnen hat, Kohlenstoff-Zertifikate für den Austausch von Batterien zu erhalten. Das Unternehmen hat *schon jetzt* Kasse gemacht, möglicherweise über 60 Millionen Dollar, und das ohne auch nur eine einzige Austausch-Station errichtet zu haben oder das Ganze in Autos der Verbraucher zu zeigen und auch ohne sich die Mühe zu machen, irgendeine Art Erklärung zu verbreiten.

Ich habe ihnen E-Mails geschrieben, an ihre Facebook-Site geschickt und in ihrem Forum platziert. Die einzige Reaktion bestand darin, das Thema Batterie-Austausch irgendwie von ihrer Website verschwinden zu lassen (hier). Es ist unmöglich, eine wirkliche Antwort von dem Unternehmen zu erhalten.

Tesla hat die Absicht, seinen Ausweg aus diesem Durcheinander zu schließen.

Die Frage lautet: wie kann ein so unverschämter Betrug so lange unbemerkt durchgehen? Ich glaube, dass andere Autobauer möglicherweise nicht Schwierigkeiten mit Beamten Kaliforniens haben möchten. Also haben sie sich dafür stark gemacht, der speziellen Behandlung von Tesla ein Ende zu setzen, aber sie haben die Lage nicht öffentlich angeprangert oder eine Klage erhoben.

Und für Außenseiter der Industrie – nun, der Gedanke, dass das gesamte Thema Batterietausch ein Schwindel sein könnte, ist einfach surreal. Wie konnte Tesla so tief sinken?

Der Batterie-Austausch von Tesla ist die Ente des Jahres.

Link:
http://wattsupwiththat.com/2013/12/21/the-tesla-battery-swap-is-the-hoax-of-the-year/

Übersetzt von Chris Frey EIKE