Elektroautos und Microsoft, der Beginn einer Erfolgsgeschichte

geschrieben von Chris Frey | 4. Mai 2017

Beschreibung der SZ zum BMW i3 Vorgängertyp: … *diesem Akku gingen nämlich oft schon knapp jenseits der 100-Kilometer-Marke die Reserven aus. Bei winterlicher Kälte sogar deutlich früher* …
Doch nun ist alles besser geworden. Der Neue kann inzwischen alles (was man laut der SZ braucht), zumindest sei die Reichweitenanzeige (endlich) verlässlich. Zum Laden benötigt er daheim 9:30 Stunden, an einer öffentlichen Leistungstankstelle 2:45 Stunden und an einer der ganz wenigen Super-Schnelladesäulen 40 Minuten – wobei sich das Letzte ein stolzer Besitzer gut überlegen wird, denn darunter leidet die Batterie-Lebensdauer – und ganz voll wird sie dabei vorsichtshalber auch nicht.
Die Gefahr, dass die in Deutschland seitens unserer Regierung geplanten, eine Millionen Elektroautos liegengeblieben die Standstreifen der Autobahnen oder die Parkflächen der Rastanlagen beim Warten auf Stromzugang belegen, braucht man sich nicht zu machen, denn die Empfehlung lautet: … *auf Autobahnen ist der i 3 aber deplatziert. Hohe Geschwindigkeiten strapazieren die Batterie einfach viel zu stark ...*
Allerdings darf man auf der Autobahn auch langsam fahren, sofern es einen triftigen Grund dafür gibt. Und „Reichweitenangst“ (siehe EIKE: *Reichweitenangst, die neue Volkskrankheit*) werden alle Psychologen dazu erklären, womit die Gefahr der Fahrspurbelegung durch in „Traktorengeschwindigkeit“ dahin schleichender Elektroautos nicht ganz gebannt ist und die bald bei uns „fehlenden“ Holländer [1] auf den Autobahnen doch noch pünktlich genug „ersetzen“ kann:
Auto Zeitung: *Autobahn-Mindestgeschwindigkeit: Wie langsam ist erlaubt? Es ist ein weit verbreiteter Irrtum, dass auf Autobahnen eine festgelegte Mindestgeschwindigkeit herrscht. Die Straßenverkehrsordnung schreibt lediglich vor, dass Autobahnen nur von Fahrzeugen benutzt werden du¨rfen, die baulich in der Lage sind, schneller als 60 km/h zu fahren.*
Das bedeutet jedoch nicht, dass man auch mit einem schnelleren Fahrzeug beliebig vor sich hinschleichen darf. Wer na¨mlich ohne triftigen Grund langsam fa¨hrt und dadurch andere Verkehrsteilnehmer behindert, versto¨ßt gegen die Straßenverkehrsordnung.
Eine Zukunftsvision (des Autors) vermutet deshalb, dass mobile (Diesel-betriebene?) Ladestationen bald die omnipräsenten DIXI-Klos im Straßenbild ablösen könnten.

Doch zum eigentlichen Thema

Ältere werden sich noch erinnern, wie man zu Beginn der Microsoft-Zeit mit DOS-Betriebssystem immer sehnsüchtig auf ein neues Update wartete, da immer noch (zu) viele Funktionen fehlten. Elektroautos wiederholen gerade diese einzigartige Erfolgsgeschichte:
SZ: „ … *Vernünftiger ist es aber, bis 2018 zu warten. Denn dann, so heißt es jedenfalls, soll ein weiteres Batterie-Update eine Norm-*

Reichweite von bis zu 450 Kilometern ermöglichen.“
Und so, wie man sich damals teils mit Fremdprogrammen zwischenzeitlich behelfen musste, ist es auch beim Elektroauto:
SZ: *„Wer seine Sorgen dennoch nicht los wird, ergänzt den i 3 mit einem Range Extender, einem Benzinmotor, der die Batterie auflädt. Dann kostet der BMW allerdings ... „*
Man versteht auf einmal, warum Vorstände wie der Daimler-Chef den (zwangs-)Umbruch so enthusiastisch begrüßen:
EIKE: *Freunde, wollen wir trinken, auf die schöne kurze Zeit … und auch die Autobauer wollen die Transformation in die CO2-freie Zukunft*
Diese Gelegenheit, nicht ausreichende Eigenschaften verkaufen zu dürfen und Kunden dazu zu bringen, ihr Produkt, bevor es regulär unbrauchbar wird, laufend zu erneuern, dies aber als Innovation zu preisen, bot sich bisher nur in der Softwarebranche. Nur da (wenn die SW ein eigenes Produkt ist) sind Mängel nicht nachbesserungspflichtig – sonst wäre Bill Gates schon nach den ersten Wochenenden seiner DOS-Garagenbastelei pleite gewesen.
Jedenfalls ist dank Elektroautos endlich das Autobauer-Paradies in Reichweite: Das Auto-Ende lässt sich vom Hersteller über Updates der Batteriesätze steuern.
Als Lösung wird unserer Regierung aber etwas einfallen: Es könnte zum Beispiel sein, dass Elektroautos als Sperrmüll entsorgt werden dürfen.
Und abwarten, der Softwareanteil im Auto wird auch immer höher – das Spiel mit dem Updatezwang und nicht mehr möglicher Hochrüstung kann sich dann nochmals wiederholen.

Quellen

[1] FOCUS: Ab 2025 nur noch Elektroautos Niederlande wollen Verkauf von Diesel- und Benzinautos verbieten
[2] EIKE 26.07.2016: Reichweitenangst, die neue Volkskrankheit